Rozpowszechnianie zabronione orzecz. ck Prokuratoryi
z d. 2/8 902 L. 130/2 3

1902. C. 188.

Nr 15. Kraków, dnia 1 sierpnia 1902 r. Rok III.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Mikołajska 7
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: Szczepan Kurowski, Kraków, Mikołajska l. 9. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Mikołajska l. 7, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 122. 2. 2.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora państwa po myśli §. 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 14 czasopisma „Kolejarz“ z d. 15 lipca 1902 artykuły względnie ustęp artykułów pod tytułem: I) „Stanisławów“ od początku do słów „pociągów ciężarowych“ II) „Socyalna polityka w kolejnictwie państwowem“ od początku do „albo korespondencyjnej przydzielono“ i III) „Dochodzenia“ cały zawierają znamiona występku z § 300 u. k., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem w artykułach tych autor przez niezgodne z prawdą przedstawianie stara się czytelników pobudzić do nienawiści i pogardy przeciw zarządom c. k. austryackich kolei państwowych, a w szczególności przeciw zarządowi w Stanisławowie z powodu ich urzędowych zarządzeń.

Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi państwa, stosownie do przepisu §. 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby tę uchwałę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z §. 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków, d. 1 lipca 1902. *Morelowski.*

Do wydawcy i Redakcyi czasopisma „Kolejarz“, na ręce odpowiedzialnego redaktora p. Wiktora Bachowskiego, do rąk własnych w Krakowie ul. Długa l. 34.

Przeciw opodatkowaniu biletów kolejowych.

W debacie nad przedłożeniem rządowem, przeciw projektowi zabrał głos tow: dr. Ellenbogen, któtego mowę poniżej podajemy.

Dr Ellenbogen: Gdy ministrowie austryaccy stają się uczuciowi, musimy zawsze postawić sobie pytanie: Ile to będzie kosztować? Albowiem przedłożenie nie służy bynajmniej dla owych szlachetnych celów, którymi minister finansów się zasłonił, lecz potrzebnem jest ono na armaty, których się teraz żąda i później żądać będzie.

Podwyższenie poborów pensyonistów, na które zgadzają się i socyalni demokraci, nie ma nic wspólnego z owem przedłożeniem *(potakiwania u soc. demokr).* Minister finansów nie był w stanie osłabić argumentów dra Lechera. Nie podlega żadnej wątpliwości, że są nadwyżki kasowe. Na ostatniem posiedzeniu byliśmy świadkami pociesznego widowiska, jak dr. Lecher według wszelkich reguł sztuki, z wprawą prawdziwego biesiadnika „Table d'hotu“ transzując swego klubowego kolegę dra Götza, podawał go na stół Wysokiej izby. Dr. Götz, osobiście jest miły chłopina. Czasem – co u liberałów jest rzeczą niezwykle rzadką — miewa on liberalne porywy, tylko ze swymi referatami zawsze miewa pecha. W 1895 r. miał właśnie to nieszczęście, że mu się dostał referat o zaprowadzeniu V kuryi.

Poseł Schuhmeier: Innego nie można było znaleść!

Poseł Götz: Ja się nie rwałem do tego!

Dr. Ellenbogen: Nieszczęście chciało, że właśnie wielce szanowne nazwisko dra Götza związane jest z tem przedłożeniem. Tak jak ongi bronił on przedłożenia, za pomocą którego uprawiała izba nadmierną demagogię na przekór rządowi, tak samo dzisiaj jest obrońcą przedłożenia za pomocą którego rząd uprawia demagogię przeciw izbie i należy życzyć sobie, aby dr. Götz otrzymał odpowiednią nagrodę z góry.......

Dr. Götz: Nie chodziło mi nigdy o nią!

Dr. Ellenbogen: *... tak jak otrzymał ją wówczas za badeniowski referat.* Poseł Formanek wygłosił znakomitą rzeczową mowę przeciw przedłożeniu, nie udało mu się jednak wzbudzić takiej wiary, jaka jego stronnictwo pchnęła do opozycyi przeciw przedłożeniu. Po większej części wiadomem jest, co się rozegrało po za kulisami.

Ale właśnie te stronnictwa w których łonie zrodził się wyraz określający „politykę wymuszeń“, wstępują, rumieniąc się w ślady młodoczechów i tę samą politykę uprawiają, starając się za pomocą wniosków nagłych utrącić przedłożenie o żegludze parowej na Dunaju. Całkiem słusznie, jeżeli w celu rozsadzenia takiego korupcyjnego towarzystwa podkłada się pod nie wszelkie możliwe miny. Jednak obstrukcya przeciw wrogiemu ludowi przedłożeniu, aby za pomocą tejże narzucać izbie inne jeszcze bardziej wrogie przedłożenie, jest polityką, której socyalni demokraci co najmniej nie rozumią i która z życzliwością dla ludu nie ma nic wspólnego.

W pismach uczonego dra Böhm-Bawerka dałby się odnaleść nie jeden argument przeciw pośrednim podatkom. Przejmuje nas to jednak smutkiem, jeżeli nasi uczeni skoro tylko zdobędą stanowisko polityczne, zaraz zmieniają swoje poglądy ekonomiczne.

Widowiska takiego w najsmutniejszej formie dożyliśmy na poprzedniku pana Böhm-Bawerka na panu dr. Kaizlu, który rozpoczął jako socyalny polityk najczerwieńszego koloru, a przy podatku cukrowym i naftowym zamienił się w męża rządzącego §. 14. Niestety i dzisiaj musimy się przypatrywać jak polityczny oportunizm ministra finansów nakazuje milczenie sumieniu uczonego.

Według statystyki ministerstwa kolejowego, przy opodatkowaniu biletów kolejowych przyczyni się 5·9% I klasy. 19·5% II klasy i 74·8 III klasy. Podatek ten ma przeto charakter opodatkowania biednych warstw ludowych, do czego przyłącza się jeszcze i to, że większa część jadących I i II klasą **nic nie płaci** za zajmowane siedzenia. Pan minister odpowiedział wprawdzie, że to nie prawda, ale ja jestem już przyzwyczajony do takich odpowiedzi pana ministra i po każdej takiej odpowiedzi otrzymuję listy od publiczności w których wyrażają zdziwienie, ażali możebnem jest, aby minister kolejowy zaprzeczał powszechnie znanym faktom. W pięć minut po przemówieniu pana ministra kolejowego z okazyi rozprawy budżetowej, deputacya maszynistów przysłuchująca się tej mowie, wyraziła niesłychane oburzenie z powodu twierdzeń pana ministra i poręczyła mi, że maszyniści przystąpią tylko do socyalno-demokratycznej organizacyi. Co wygląda tem wspanialej, że właśnie przed pięcioma minutami pan minister cieszył się, że ostatecznie maszynistów udało się uchronić od socyalno-demokratycznej organizacyi.

Minister kolejowy utrzymywał także, że w ostatnich 24 latach wybudowano tylko jeden jedyny wagon salonowy. Co jest jednak ze salonką, którą wybudowano dla wielkiego księcia toskańskiego? *(Słuchajcie, słuchajcie).* Co jest ze salonką wybudowaną dla syna wielkiego księcia toskańskiego? *(Słuchajcie! słuchajcie!).*

Wielki książe Toskany podobnie jak wszyscy członkowie domu cesarskiego upatrzonym jest szczególnie przez opatrzność do służby wojskowej. Jest więc wyższym oficerem i podobnie jak wszyscy oficerowie jeździ za marszrutą. Z Wiednia do Bregencyi płaci 24 centy podatku, podczas gdy robotnik jadąc tę samą przestrzeń pociągiem osobowym w III klasie, musi płacić 90 do 96 centów podatku. Przy tem wszystkiem

wielki książe Toskany płaci jeszcze nieskończenie więcej, aniżeli „Verwaltungsraci“ różnorakich instytucyi transportowych, dyrektorowie kolei i wszyscy wyżsi urzędnicy kolejowi i państwowi, **którzy wszyscy razem nic nie płacą**. Skąd przychodzi niejaki Rudolf Kohn. redaktor pragskiego „Tagblatu“, do wolnej karty na kolejach państwowych?

Pewien urzędnik ministerstwa kolejowego, powien hrabia ze żoną i dwojgiem dziećmi **jechał pospiesznym pociągiem, zajmując dwa przedziały pierwszej klasy o dwunastu siedzeniach.** *(Słuchajcie! słuchajcie!)*. Nie czynię bezkrytycznych zarzutów z powodu pewnych ulg i zniżek taryfowych. Dla biednych nauczycieli i dzieci szkolnych zniżki powinny być bezwarunkowo dozwolone. Ale n. p. pewne stowarzyszenie zabawowe, w Lincu składające się z wyższych urzędników i oficerów, ma do dyspozycyi całe pociągi, tak że w jednym roku w ten sposób zarobiło sobie 14.000 koron. *(Słuchajcie! słuchajcie!)* **W Galicyi rząd popiera jezuickie stowarzyszenia, które między Lwowem i Krakowem, między Lwowem a Karpatami całe lato jeżdżą tam i z powrotem, a każda taka wycieczka przynosi zysku tym stowarzyszeniom 3.000 koron. Są to znani denuncyanci, których pan Wittek zwykle odwiedza z okazyi swej bytności we Lwowie.**

Jakie skutki wywołuje podwyższenie podatków pośrednich, widzi się z podatku cukrowego, gdyż konsumcya cukru z 3·2 miliona spadła na 3 miliony cetnarów metrycznych. Jest to dowodem, że ludność nasza nie jest w stanie płacić dalszych podatków pośrednich. Mimo to rząd wierzy, że ludność można jeszcze dalej nowymi podatkami obarczać. Pan minister kolejowy zawdzięcza to swemu patronowi świętemu Biurokracyuszowi (wesołość) ale od ministra finansów, człowieka wiedzy...

Dr Lecher. Jego patronem znowu jest święty Uchacyusz (wesołość).

Dr Ellenbogen:... od ministra finansów, należałoby się więcej spodziewać, aby nie działał wbrew swym naukowym przekonaniom. Były poseł dr Aleksander Peez obliczył przed 13 laty, że robotnik z dochodem rocznym 600 zł. z żoną i trojgiem dzieci żyjący na prowincyi, **płaci rocznie 90 zlr podatków.** *(Słuchajcie! słuchajcie!)*. Robotnik wiedeński w tych samych warunkach płaci 132 zlr pośrednich podatków. Tak było przed 15 laty, od tego czasu jednak urosły podatki niesłychanie.

Mowca wskazuje dalej na złe stosunki odżywiania się klas pracujących. W związku z tem stoi wzrastająca nieudolność do służby wojskowej, która w przeciągu ostatnich dwudziestu lat obniżyła się do połowy. Na Śląsku są powiaty w których nie da się znaleść ani jednego mężczyzny zdolnego do służby wojskowej. Zawsze prawi się o szlachetnych celach, na które owe podatki służyć mają. Jest to z pewnością bardzo ważną rzeczą, aby emerytów i dyurnistów zaopatrzono. Socyalni demokraci nie sprzeciwiają się z pewnością polepszeniu doli tych ludzi. Mimo to jednak będą głosować przeciw opodatkowaniu biletów kolejowych, gdyż wiedzą, że wystarczy na to w zupełności nasz budżet i obfite zapasy kasowe. Ale pominąwszy nawet to wszystko, znajdzie się jeszcze sposób, dla zapewnienia sobie pieniędzy na ten cel potrzebnych. Na mocy postanowień brukselskiej konferencyi cukrowej, w niedługim czasie przyjdzie do zniesienia premij cukrowych, na czem państwo austryackie zyska 18 milionów koron. Dzisiaj żąda się od nas 12 milionów, minister skarbu zrobi więc jeszcze świetny interes, bo mu pozostanie 6 milionów, gdy 12 milionami pokryje przedłożony nam podatek.

Zamiast zelżyć ludności, minister skarbu żąda nowych podatków, co wzbudza podejrzenie, że te 18 milionów nie zostaną wcale użyte na ulgi podatkowe dla cukier konsumującej ludności, lecz że znowu przeprowadzi się sanacyę interesów kilku większych posiadaczy prywatnych. Jeżeli w innych okolicznościach mówią nam, że powinniśmy mieć odwagę także i w naszych stosunkach „ku dołowi“ to odwagę tę okazujemy w tej chwili, a możemy to zrobić, bo mamy czyste sumienie i niczego się nie boimy, ani demagogii innego stronnictwa, chociażby w najbardziej prostackiej i ordynarnej formie, ani demagogii rządu, chociażby w najdelikatniejszej i cywilizowanej sukience. Nie boimy się głosować przeciw wnioskowi, który jest wrogim dla ludu, chociaż przywdziewa na siebie maskę życzliwości. I aczkolwiek jesteśmy za poprawą egzystencyi w mowie będących kategoryj, głosujemy przeciw opodatkowaniu biletów kolejowych. *(Długotrwałe oklaski).*

Wystawa robotnicza w Pradze.

Wszystkie dotychczasowe wystawy, jakie ostatnie pokolenia w XIX wieku oglądały, były jednostronnym obrazem kapitalistycznej gospodarki i urządzano je w interesie wielkiego kapitału, pomijając już to, że prawie każda wystawa sama przez się była kapitalistycznem, na wielkie zyski obliczonem przedsiębiorstwem. Myśliciel, obserwator XX wieku, wniknąwszy w istotę tych nowożytnych igrzysk przemysłowych, spostrzega, że obrazy te nie były zupełne, albowiem pozbawione były najistotniejszego czynnika industryi nowoczesnej t. j. robotnika. W parkach i pawilonach wystawowych zawsze i zawsze czytaliśmy tylko nazwy firm i ceny wystawionych przedmiotów, a reklama tylko firmie miała korzyść przynosić. Moralną i materyalną korzyść odnosił tylko kapitalista, figurując jako najważniejszy czynnik produkcyi i gdy nawet martwy surowy materyał odgrywał tutaj niepoślednią rolę, żyjący, robotnik nie był niczem, jak gdyby wcale nie istniał i jak gdyby te wspaniałe wystawy bez jego współudziału dokonane zostały.

Nie da się zaprzeczyć, że zapoznanie szerokich mas z klasą robotniczą pod względem znaczenia tejże dla społeczeństwa i zamierzonych przez nią socyalnych reform, jest rzeczą pierwszorzędnego znaczenia dla każdego, kto ma jakie takie pojęcie o kwestyach socyalnych w masach ludowych nurtujących. Myśli, urządzenia wystawy robotniczej w większym stylu, powziętej przez naszych towarzyszy w Pradze, ze wszech stron przyklaśnięto z zapałem i życzeniami powodzenia. Kto zaś zna energię czeskich towarzyszy, ten nie zwątpi ani na chwilę, że przedsięwzięte dzieło musi się udać. I w samej rzeczy jest ono bliskiem ukończenia, albowiem już 15 sierpnia b. r. nastąpi Otwarcie wystawy robotniczej, którą można będzie zwiedzać aż do późnej jesieni.

Na wystawie tej nie tylko dział przemysłowy będzie reprezentowanym, ale obejmie ona także i kolejnictwo, które posiadać będzie osobny pawilon, zawiadywany przez wydawnictwo naszego bratniego organu „Železniczni zrzizenec“ (czeski „Kolejarz“).

Pawilon kolejnictwa przedstawiał będzie panoramę romantycznej okolicy przeciętej linią kolejową zaopatrzoną we wszelkie możliwe urządzenia ruchowe. Długość pawilonu wynosi 27 metrów. Tutaj znachodzić się także będą różne modele, wynalazki kolejarzy, autodydakty, rysunki, broszury, działa zawodowe, statystyka, czasopisma zawodowe, fotografie, szkice, statuty i t. p. W wystawie uczestniczą nie tylko austryaccy robotnicy i austryaccy kolejarze, uczestnictwo zapowiedzieli bowiem robotnicy z całego europejskiego kontynentu. Bliższe szczegóły podamy w swoim czasie, tymczasem spodziewamy się, że nie jeden z kolegów wykorzysta swój urlop w przyjemny sposób, udając się na »wystawę robotniczą« do Pragi. Zajmującym okazem na tej wystawie, wprawiającym cały cywilizowany świat w zdumienie, będą niezawodnie nasze konfiskaty.

Nie jeden z kolegów w godzinach wolnych od służby poświęca się może jakimś ulepszeniom albo wynalazkom, nie jeden wykonuje modele które niewidziane i nieznane przez nikogo, pleśnieją w nieznanych zakątkach. Teraz nadarza się sposobność, aby prace takie — niekoniecznie z dziedziny kolejnictwa — poddać ocenieniu szerokich kół znawców albo poszukiwaczy produktów ludzkiej pomysłowości. Kto więc ma chęć obesłania wystawy jakimkolwiek przedmiotem, zechce zgłosić się do redakcyi naszego bratniego organu »Železnicni zrizenec«, Praga, Žižkov. Dnia 24 sierpnia odbędzie się ogólne zebranie kolejarzy, a dnia 1 września ogólne zebranie maszynistów.

Awans lipcowy.

Artykuł o styczniowym awansie tegorocznym zakończyliśmy łatwą do przewidzenia przepowiednią, że także awans lipcowy nie będzie lepszym i w przyszłości nie będzie lepszym tak długo, jak długo kolejarze sami milcząco zgadzać się będą, aby ich obdzierano. Bo że tam przy szklance piwa ktoś czasem głośniej nawymyśla, a potem w pokorze zainterpeluje swego naczelnika, szefa oddziału, a rzadko już dyrektora, to nie jest to żadnym protestem, ani obroną krzywd długoletnich. Przeciwnie, w bezsilnem oburzeniu zmuszonym będzie wysłuchać, jak nie jeden z tych panów odpowie: „A gdzie to jest napisane, że panu awans się należy? To nie jest żaden mus mój panie, jak zechcemy to pan i całe życie nie będziesz awansował! Znasz pan przepisy? Pan możesz, ale nie musisz awansować!“ I tak też dzieje się w rzeczywistości. Kolejarze co 6 miesięcy są świadkami ścisłego wykonywania owych niezrównanych przepisów na ich skórze. Co 6 miesięcy otrzymawszy porządną szkołę, grożą palcem w bacie. Co 6 miesięcy setki ostemplowanych rekursów wędruje do koszów dyrekcyjnych i ministeryalnych i na tem kończy się cała kampania, a grupkami na nowo rozpoczyna się cały szereg gorących dysput: czy też najbliższy awans lepszym będzie, czy też serce p. ministra nie zmięknie, albo czy też nie należałoby wysłać jakiej pokornej deputacyi? Robi się rzeczy niemożliwe, wywraca najpocieszniejsze koziołki, każdy aż się zachłystuje z lizuństwa, nie robi się tylko tego, co jest najprostszem w świecie i najpewniej prowadzi do celu: nie słucha się socyalnych demokratów, którzy wiecznie jedno i to samo powtarzają: „Wstąpcie wszyscy do organizacyi, a wkrótce będziecie mieć nie tylko awans ale i coś więcej jeszcze, będziecie mieć ustawę kolejową, która wasze stosunki służbowe na długie lata zreguluje. Nie, tego wszystkiego większa część kolejarzy nie robi, a co kwartał do ministerstwa wpływają raporty, że przyjaźnie cieszą się dobrem zdrowiem, że powstają nowe bractwa, czytelnie i kluby, że Zieliński, Koziuk i Konopacki tysiące szczęśliwych „kolejarzy“ (?) wywozi na wycieczki, że „nagła śmierć“ czyni cudowne postępy. A kolejarze?... Zamiast wyłatać skórę wszystkim gadzinowym prezesom, ba, nie tylko że przypatrują się obojętnie ich judaszowskim zabiegom i napychaniu worka srebrnikami pochodzącymi ze zdrady, ale sami dopomagają im w tem niecnem rzemiośle, podtrzymując własnym, od ust odjętym groszem owe zdradzieckie instytucye wychowujące szpiclów i denuncyantów.

Jeżeli więc kolejarze mają żal do kogo z powodu wszystkich ostatnich awansów, to przedewszystkiem powinni mieć żal do siebie samych. Albowiem ich jest winą, że organizacya nie wzrosła do tego stopnia, aby mogła wywierać należyty wpływ na interesy ekonomiczne ogółu kolejarzy. Ich winą jest, że pozwolą wichrzyć i mącić sobie wodę przez różne gadzinowe stowarzyszeńka. Ich jest winą, że nie słuchają rozsądnych nawoływań jedynych swoich obrońców i życzliwych przyjaciół, którzy zresztą na każdym kroku składają dowody że są obrońcami kolejarzy. Organizacya rośnie wprawdzie z dniem każdym, siła jej z każdą chwilą staje się widoczniejszą, ale tempo z jakiem się ona rozwija, nie odpowiada obecnemu przykremu położeniu kolejarzy. Powtarzamy więc: że tylko masowe przystąpienie do organizacyi, jak rószczką czarodziejską przekształci obecne stosunki na lepsze. Organizacya wykreśli z pragmatyki służbowej wyraz „**Kann**“, a w miejsce jego wstawi inny, który w przyszłości nie będzie duszącą zmorą i zatruwającą spokój i wszystkie nadzieje kolejarzy.

„SPARSYSTEM“.

Nawiązując do mów parlamentarnych posła tow. Ellenbogena i do gołosłownych, nikogo nie przekonywujących zaprzeczeń ministra Wittека, o systemie oszczędnościowym dałoby się pisać całe tomy. Tak obszernego materyału z wszystkich dziedzin kolejnictwa naturalnie nie da się pomieścić w ramach choćby najobszerniejszej mowy parlamentarnej. Uzupełnienie należy do prasy zawodowej, tembardziej, że codziennie przybywają świeże fakty i spostrzeżenia osławiające ów system w nieskończoność. Przypatrzmy się gospodarce przy pociągach osobowych:

Według §. 21. regulaminu ruchu, każdy podróżny obowiązanym jest zaopatrzyć i wykazać się przepisaną kartą jazdy. Karty te dzielą się na niezliczoną ilość gatunków i są albo płatne albo rodzajem darowizny z tytułu rangi, urzędu, znaczenia i wpływu na kapitalistyczne interesy przedsiębiorstwa kolejowego, albo w końcu wydaje się je pewnym uprzywilejowanym osobom albo kastom za pewną minimalną cenę. Uprzywilejowani jeżdżą naturalnie I albo II klasą albo specyalnemi salonkami. Każda dyrekcya ma takich salonek po kilka do dyspozycyi, a oprócz tego we Wiedniu, w osobnych remizach, stoją całe tabory tych luksusowych wagonów, których milionowe koszta wliczają się także do kapitału zakładowego kolei żelaznych, naturalnie, że miliony te nie mogą się oprocentowywać, należy je więc wykreślić z kapitału zakładowego a procenta dochodów się podniosą.

Najczęściej zdarza się, że właśnie osoby obdzielone kartą wolnej jazdy nie zadawalniają się jednem siedzeniem, ale żądają dla siebie całego przedziału. Pod tym względem personal pociągowy znosi prawdziwy krzyż pański szczególnie z galicyjską arystokracyą i wyższą biurokracyą kolejową, aczkolwiek ta ostatnia specyalnie jest powołaną do przestrzegania przepisów kolejowych i sama była najczynniejszą przy wyśrubowaniu systemu oszczędnościowego do dzisiejszych granic. Niechby tylko ten lub ów konduktor nie zaspokoił życzeń takiego panka i powoływał się na przepisy, to pouczają nas liczne przykłady, że położenie jego stałoby się nie do pozazdroszczenia. Uprzywilejowani panowie wloką nadto ze sobą masę pakunków, które same zabierają miejsca dla dwóch albo trzech osób. Konduktor jest tutaj bezsilny, rewizor i urzędnik ruchu wzruszy ramionami, albo udaje że nie słyszy wniesionego zażalenia, w najlepszym razie zaleci przezorność i na tem się kończy. Natomiast z całą bezwzględnością taszczy się tobołki biednych żydów i worki chłopskie za nadpłatą do wozów pakunkowych.

Jeżeli ktokolwiek ma tylko jaki taki wpływ albo znaczenie, nic nie płaci za jazdę na kolejach żelaznych. Dla klas uprzywilejowanych kolej żelazna jest już obecnie bezpłatną publiczną komunikacyą przyszłości. Począwszy od ministra kolei żelaznych aż do naczelników oddziałów wszystkich prywatnych i państwowych kolei w Austryi, wszyscy są obdzieleni kartami wolnej jazdy, na krótsze albo dłuższe okresy czasu opiewające. Tak samo ma się rzecz z wyższymi urzędnikami państwowymi aż do najmizerniejszego starosty włącznie. Wszyscy jeżdżą za darmo.

Nie należy przytem zapominać o redaktorach prasy burżoazyjnej począwszy od „Neue Freie Presse“ a skończywszy na krakowskim „Głosie Narodu“. Rozumie się więc samo przez się, że od takich dzienników nie można się spodziewać choćby najlżejszej krytyki kolejnictwa. Biedacy jadący III klasą muszą więc opłacać wygody za darmo jadących panów, muszą płacić podatek od biletów i muszą się godzić na to, aby ich gnieciono jak śledzi w beczce w przepełnionych zawsze przedziałach, celem zaoszczędzenia biegu dwóch albo trzech wozów w garniturze. Już podczas odjazdu z początkowej stacyi prawie wszystkie miejsca są obsadzone, a z ewentualnym przybytkiem podróżnych w stacyach pośrednich nikt się nie liczy. Nikt nie ma pojęcia, jak uciążliwą i nieznośnią a przytem wyczerpującą siły jest służba konduktora w takich warunkach. Redukuje się persoral partyj pociągów osobowych. Biada jednak konduktorowi, gdyby natrafiono na podróżnego z nieprzedziurkowanym biletem. Najnieznośniejszą jednak sytuacyą dla niego jest usprawiedliwianie zarządu kolejowego z powodu przepełnienia, przyczem za grzeczne jego uwagi dostają mu się złorzeczenia i niepochlebne epitety pod adresem zarządu instytucyi kolejowej.

To samo zjawisko mamy i przy pociągach ciężarowych. Zmniejsza się liczbę personalu a zwiększa brutto pociągów. Dawniej między Krakowem a Lwowem maksymalna długość pociągu nie śmiała przekraczać 100 osi. Obecnie aczkolwiek stacyj nie przedłużono, niemal wszystkie pociągi wloką ze sobą po 110 osi. Przeciętnie więc każdy pociąg o 5 wozów przedłużono, co przy 60 pociągach na dobę czyni 300 wozów czyli że 6 pociągów oszczędzono w jednej dobie co czyni rocznie około 2000 pociągów na jednej tylko przestrzeni Lwów—Kraków. A niechby było tylko 1000 pociągów, to cyfra ta jeszcze jest ogromną i służy do upozorowania że ruch się zmniejszył.

W stacyach ponapędzano ludzi z roboty, a w miejsce ich konduktorzy muszą dźwigać ciężary, worki z mąką, mięso, beczki staczać itp. Okradanie personalu pociągowego tak zwaną jazdą „regie“, jest czemś tak podłem i nikczemnem, że większego łajdactwa nie można sobie wyobrazić, biorąc przy tem na uwagę, że większa część partyi konduktorskich składa się z ludzi prowizorycznych pobierających po 70 centów dziennej płacy. Czegoś podobnego nie robi żadna kolej prywatna w Austryi. Koleje prywatne naśladują wprawdzie koleje państwowe pod tym względem, ale żadna z nich nie ma odwagi posunąć zdzierstwa do tego stopnia.

Z przestrzeni i warsztatów.

Jasło. Mimo szykan i gróźb tutejszych potentatów kolejowych, potrafiliśmy doprowadzić do tego, że obecnie mamy w miejscowej stacyi płatniczej grupę kilkadziesiąt członków a w każdym miesiącu coraz to nowa część przybywa. Dotychczas w agitacyi ograniczaliśmy się do zgromadzeń poufnych, zwołując kolegów a w miesiącu lipcu potrafiliśmy kolegom wytłumaczyć, że przecież wolno im i publicznie upominać się o swe prawa i polepszenie egzystencyi, co nawet przyznał i sam minister kolejowy Wittek, w obec czego nie może tego zabraniać tak mała figurka jak naczelnik jasielski Thelen. Zresztą i ponad nim i ponad ekselencyą Wittekiem są ustawy zasadnicze, jest parlament, jest mała ale dzielna garstka posłów socyalno-demokratycznych, którzy w obronie pokrzywdzonych kolejarzy potrafią stanąć. Jeżeliby więc nasz jasielski „władca“ Thelen pozwolił sobie na jaki wybryk, to zapędy jego można ukrócić i przekonać, że podwładny mu funkcyonaryusz kolejowy nie musi tak tańczyć, jak on zagra w myśl swego widzimisię.

Koledzy nabrali odwagi i na zwołane zgromadzenie publiczne w niedzielę 13 lipca b. r. przybyli w liczbie około 100. Nie brak było i szpicli kilku, których umyślnie przysłali Thelen, Mühlrad i Mühln. Zgromadzeniu także przysłuchiwali się i włościanie z poblizkich gmin i część postępowej inteligencyi jasielskiej.

Z nadzwyczajnem zrozumieniem stosunków kolejowych omawiał tow. Schiffler z Przemyśla socyalną politykę na państwowych kolejach, położenie kolejarzy i potrzebę organizowania się kolejarzy w centralnej organizacyi.

Mówca prawie w dwugodzinnem przemówieniu przerywanem gromkimi oklaskami, oświetlił politykę socyalną ministerstwa kolejowego, która w obec personalu polega na sparsystemie kosztem zdrowia tysięcy nędznie płatnych ludzi, noszących mundur kolejowy i czapkę z »flugrahdem«. Ta polityka doprowadza do licznych nieszczęśliwych wypadków. Z drugiej znowu strony potworzono na kolejach ekspozytury policyjne w ten sposób, że organizuje się całe sfery szpicli w rozmaitych bractwach i czytelniach na to, by uczciwych i należycie pełniących służbę kolejarzy szpiclować, gdy udzielają się ruchowi za polepszeniem bytu kolejarzy. Takich uważa się za szkodników i niebezpiecznych dla kolei i prześladuje się ich bądź wstrzymywaniem awansów, bądź przydzielaniem do ciężkiej i niemożliwej do wykonania służby, bądź przenoszeniem z miejsca na miejsce. Szczególną za to łaską cieszą się szpicle, którzy nie tylko, że nie wykonują służby ale nadto często uprawiają takie czyny, które kolidują nie tylko z pragmatyką służbową, ale i ustawą karną. Tu mówca przytoczył cały szereg przykładów. Dalej wymienił stanowisko zarządów kolejowych w obec bud przyjaźniackich i czytelń, postępowanie kas chorych i lekarzy w obec chorych kolejarzy, zakład od wypadków i statut funduszu prowizyjnego a w końcu pragmatykę służbową poddał ostrej krytyce, w szczególności te paragrafy, które wprost są skierowane przeciw personalowi kolejowemu, narażonemu na szykany przełożonych a szykany te usprawiedliwione pragm. służbową. Mówca zakończył wezwaniem do stworzenia silnej i potężnej organizacyi kolejarzy, któraby dzielnie i ze skutkiem mogła bronić ich praw i położenia tak pod względem politycznym jak i ekonomicznym i postawił rezolucję wzywającą niezorganizowanych kolejarzy do wpisywania się jaknajliczszego do centralnej organizacyi. Po przemówieniu końcowem przewodniczącego tow. Budy, zakończono obrady odśpiewaniem czerwonego sztandaru.

Na końcu wspomnieć musimy o naszych potentatach jasielskich, którzy wszelkich sił dokładają, by organizacyę naszą rozbić a należących do niej szykanować, zapominając o tem, że wyżsi od nich i mądrzejsi to samo próbowali a przecież sobie połamali zęby a organizacya z członkami została. Thelen naprzykład nie mógł strawić zgromadzenia naszego. Na kilka dni przed odbyciem latał jak opętany, po nocach nie spał, nic nie jadł a rozlepiony afisz zapowiadający zgromadzenie, podziałał na nim tak, jak czerwona chusta na byku. Nie mogąc inaczej dogodzić swej złości i próżności, scyzorykiem i innymi instrumentami zdzierał afisze gdzie dopadł. Mühlrad znowu wzywał do tej czynności funkcyonaryuszy mu podwładnych a jednemu, który nie był posłuszny jego wezwaniu, groził wytoczeniem dyscyplinarki, za sprzeciwianie się obowiązkom służbowym i przełożonemu. Kolejarze sobie z tego szału mało co robili, czego dowodem, że wszyscy wolni od służby przybyli na zgromadzenie. Powiada przysłowie, że gdzie konia kują i żaba nogę nadstawia, tak też i adjunkt Mühln próbował iść za przykładem swoich przełożonych a gdzie tylko nadarzyła mu się sposobność udawał wielkiego polityka i do dziś jeszcze próbuje wciągać kolejarzy do jakiejś budy, którą znowu zakłada, mimo, że w tym kierunku próbował swej „pracy“ kilkakrotnie a rezultat był ten, że nikt nie widział stowarzyszenia i nie wie do dziś co się stało z zbieranymi składkami i wkładkami.

Chodorów. Pisaliście już o tutejszych rampach przejazdowych, które wprawdzie zostały poprawione, ale wypadki powtarzają się ciągle, teraz już nie z winy mechanizmu, ale z braku dostatecznej obsługi, bo jeden człowiek nie może sobie dać rady. Blokowy bowiem któremu także i zamykamie ramp przydzielono ma 10 zwrotnic, 4 semafory, 2 tarcze dystansowe i 3 rampy do obsługiwania, Sam aparat blokowy zabiera większą część dnia roboczego, każdemu bowiem wiadomo, że od oszklenia aż do klamki wszystko we wzorowej niepokalanej czystości musi być utrzymane, że na śnieżnej białości rękawiczce pana urzędnika służbowego, pod groźą kar ani proszek nie śmie pozostać. Czasu więc na wszystko za mało, bo przez Chodorów przechodzi w jednej dobie 28 pociągów regularnych, z których każdy przesuwa, a po ich odjeździe przesuwa dalej rezerwa. Blokowy musi więc być bezustanie na posterunku, a na każde zawołanie urzędnika służbowego musi być przy telefonie. Gdzież więc czas na smarowanie zwrotnic, rolek i przygotowanie oświetlenia? Dla tego też 3 rampy oddane nam do obsługi są prawdziwą plagą, a w istocie rzeczy najistotniejszą czynnością służbową, gdyż o wypadek łatwiej

tutaj niż przy innych czynnościach, cały dzień bowiem przejeżdżają fura za furą, przeganiają bydło i ludzie przechodzą, tak że przez 16 godzin człowiek kręci korbą jak automat albo »perpetuum mobile«, przyczem skacze się od korby do bloku, to od bloku do korby, ze schodów i na schody. Rampy urywają się często, człowiek stoi więc wobec dwóch odpowiedzialności zagrożonych kodeksem karnym, bo albo blok trzeba porzucić i rampę naprawić, albo rampę zamykać, albo przejazd zostawić nie zamkniętym i niestrzeżonym, narażając przejezdnych na katastrofy a pilnować służby blokowej, gdzie także takie same zagrażają niebezpieczeństwa, a zanim nadejdzie zarekwirowany pomocnik, którego także w tej chwili z rękawa nie wytrząśnie, kilka nieszczęść może się już wydarzyć. Nadto szkodników nie da się upilnować, mimo że w aktach sądowych figuruje pokaźna ilość delikwentów karanych za samowładne otwieranie rogatek kolejowych. Nie wiele to pomaga, ludzie bowiem dobrze wiedzą, że blokowy nie może każdej chwili opuścić swego posterunku i uganiać za psotnikami. Wydarzenie w powyższym rodzaju miał blokowy Jan Żuk dnia 3 lipca b. r. Przed odjazdem pociągu 318 pozamykał rampy i w chwili gdy pociąg znachodził się przy jego budce, w największym pędzie najeżdża parokonna fura, uderza dyszlem w rampę, podnosi rampę o tyle że konie przesuwają się pod nią i na szczęście uderzają tylko dyszlem w maszynę, która na czas jeszcze wstrzymaną została. Było to we dnie, ale coby się stało gdyby się to działo w nocy? Rampy chodorowskie potrzebują koniecznie obsady z osobnych ludzi, na co zwracamy uwagę c. k. dyrekcyi w Stanisławowie już teraz zawczasu, celem zbadania frekwencyi dopokąd większych nieszczęść jeszcze nie było.

Czerniowce. Szanowna Redakcyo! Nikt nie wie zapewne, że oprócz wielu, bardzo wielu tytułów, jakimi obdarza się kolejarzy, jeszcze doliczyć potrzeba tytuł posiepaki policyjnego. Nie wiem, czy do piastowania tej godności potrzebne są osobne studya i egzamina, faktem atoli jest że »gorliwość« niektórych panów przekracza miarkę najprymitywniejszych pojęć o przyzwoitości i godności całego stanu, bez względu na to, czy ktoś jest sługą, podurzędnikiem albo urzędnikiem. Przystępuję jednak do rzeczy:

Niejaki Peretz z Suczawy, dnia 8 lipca br. żalił się do naczelnika Gramskiego, że 7 tegoż miesiąca przy pociągu 325 ciotce jego zginął rzekomo jeden pakunek, podczas przenoszenia do zajmowanego przez nią przedziału. Pominąwszy to, że doniesienie Peretza zawierające w sobie wiele sprzeczności, nie zasługiwało na wiarę, ale także dochodzenia dokonane przez p. asystenta Brandmana wykazały bezpodstawność pretensyi rzekomo poszkodowanego, albowiem znani z uczciwości i prawdomowności portyerzy i tragarze pakunkowi zeznali stanowczo, że ani żaden pakunek nie pozostał po pociągu 325, ani też nikt takiego pakunku nie zapomniał. Trza się jednak liczyć z faktem, że tutejsi tragarze są to ludzie uczciwi i wypróbowani w długoletniej służbie kolejowej i gdyby nawet wykluczono możliwość zamiany albo kradzieży pakunku przez obcą, do kolei nienależącą osobę, to na zeznaniach przesłuchanych funkcyonaryuszy należało poprzestać. Gramski jednak przekroczył miarę taktu nawet po za granice ustawą dozwolone, kazał bowiem przywołać magistrackiego agenta policyjnego Kisilejczuka, a dodawszy mu asystenta Brandmana i ekspedyenta Schaudego do pomocy, na własną rękę i bez zezwolenia sędziego zarządził rewizyę w mieszkaniach wszystkich tragarzy pakunkowych, u których oprócz wzruszającej nędzy, oczywiście nic więcej nie znaleziono. Teraz zapytujemy, czy Gramskiemu przysługuje prawo zarządzania rewizyi na własną rękę, czy urzędnikowi takiemu można powierzyć kierownictwo stacyi, jeżeli tenże nie ma pojęcia o najprostszych ustawach i jeżeli tenże własnych funkcyonaryuszy bez żadnych poszlak degraduje na zwykłych złodziei. A w końcu, czy Gramski w ten sposób nie skompromitował swej godności urzędniczej, godności całego stanu kolejarskiego i dekorum instytucyi której służy? Czy urzędnicy, którzy się do tego użyć dali, nie czują jak hańbiącą funkcyę powierzył im ich naczelnik?

Dziwi nas, że Gramski mimo wewnętrznych trosk, spowodowanych ostatnimi wypadkami, teraz w chwili gdzie dni jego służbistości są już policzone, zabrał się do »taksowania« moralności takich biedaków jak tragarze, rzucając podejrzenie na nieskalane nazwiska proletaryuszy.

Ignorancya urzędników kolejowych nawet pod względem najpopularniejszych ustaw jest wprost skandaliczną rzeczą, tem zaś skandaliczniejszą, jeżeli ustawy narusza urzędnik na takiem ważnem stanowisku jak naczelnictwo stacyi w Czerniowcach. C. k. dyrekcya kolejowa we własnym interesie powinna pociągnąć Gramskiego do odpowiedzialności w myśl § 18 pragmatyki służbowej: »Funkcyonaryusze ck. kolei państwowych, jako urzędnicy państwowi, obowiązani są przestrzegać surowo obowiązujących ustaw i rozporządzeń i zachowanie się swoje w służbie i po za służbą do nich stosować«.

Ostatecznie bezprawne i bezpodstawne aresztowania i rewizye u niższych funkcyonaryuszy kolejowych w Czerniowcach nie są rzadkością, a omawiane powyżej gwałty nie należą do odosobnionych. Niedawno pisaliśmy o rewizyach i aresztowaniu Luranza, po których wykazało się, że człowiek ten jest niewinnym i że go niesłusznie skompromitowano, aż tu znowu donoszą nam, że znany hajdamaka z Hadikfalvy Przybyła dopuszcza się takich samych łajdactw.

Dnia 14 lipca b. r. żona pomocnika magazynowego Józefa Świderskiego kupiła na targu kilka naczyń kuchennych, a odnosząc je do domu, spotkała po drodze robotnika magazynowego Kajetana Dudę. Ponieważ ciężar na siły kobiece był dosyć znaczny, pani Świderska poprosiła więc owego Dudę, aby część naczynia pomógł jej odnieść do domu. Robotnik podjął się chętnie tej usługi, zwłaszcza że to było w porze obiadowej. Na nieszczęście, po drodze spotkał Przybyłę, który rzucił się nań jak tygrys zawrócił go z drogi i kazał iść za sobą do kancelaryi, zarzucając mu, że niesione przedmioty pochodzą z kradzieży w magazynie. Duda tłumaczył od początku do końca jak się rzecz miała, nic jednak nie pomogło, gdyż Przybyła przywołał policyanta i kazał robotnika aresztować. Po obiedzie policyanci przywlekli Dudę znowu przed oblicze Przybyły, meldując mu, że niczego nie mogli z niego wydobyć. Niezadowolony z takiego wyniku śledztwa Przybyła kazał przywołać Świderskiego i jego żonę rozpoczynając na nowo indagacye, wypytując gdzie naczynie kupiono, ile kosztuje, jak wygląda, ile kawałków i t. p. Dla większej powagi zaprosił Przybyła i Gramskiego do interwencyi, a po dłuższej naradzie postanowiono wysłać asystenta Brandmana (znowu Brandmana!) z panią Świderską do miasta, aby pokazała, w którem miejscu poczyniła zakupna. Wzięto fiakra i magistrackiego szpicla ze sobą, a pani Świderska musiała z daleka pokazywać palcem handel, w którym naczynie kupiła. Pani Świderskiej nie pozwolono zbliżyć się do owego handlu, tylko Brandman ze szpiclem udali się do właściciela handlu, który zgodnie z prawdą potwierdził, że towary u niego zakupiono i że z jego handlu pochodzą.

Podobne łajdactwa należą do rzadkości w kronikach kolejnictwa. Mamy też nadzieję, że nadużycia te z rzadką surowością zostaną skarcone, pozwalając „sobie apelować do subtelniejszych uczuć p. Festenburga.

Na zakończenie upraszam o upomnienie maszynisty Michalika, aby zechciał zapanować nad swym zbyt krewkim temperamentem, który niedawno omało że nie stał się przyczyną śmierci zwrotniczego Georga Suchora. O całem tem zdarzeniu zamilczam, celem zaoszczędzenia nieprzyjemności Michalikowi. Na przyszłość jednak nie będziemy mieć żadnych względów.

Stanisławów. W krótkim czasie mamy do zanotowania drugą ofiarę obecnej stacbańskiej gospodarki. Tym razem jest nią konduktor Müller, który dnia 14 b. m. w Wybranówce przy wykolejeniu dwoch wozów pociągu 379, uległ ciężkiemu uszkodzeniu. Personal z przeciążenia służbą jest tak otumaniony, że wprawdzie żyje i rusza się, ale nie myśli i nic nie widzi wiecznie do snu klejącymi się oczymi. Nie dostrzeżono podkładu zabezpieczającego zbiegnięcie wozów, co spowodowało wykolejenie. Gdyby nie komendant posterunku, który rannego własnymi środkami zaopatrzył, Müller łatwo mógłby skonać, albowiem stacya nie posiada żadnych środków opatrunkowych, o czem zarząd kolei dopiero z „Kolejarza“ musi się dowiadywać, gdyż „banarcty i szefarcty“ mają coś pilniejszego do roboty, aniżeli myśleć o takich rzeczach, które przecież pieniądze kosztują.

Kontrolorzy uganiają po przestrzeniach, robią śliczne dyety i przynaglają znużony personal, który widocznie zaczyna już »ausspanen«. Dla oszczędności poszły obecnie w kąt wszystkie teorye i przepisy bezpieczeństwa. Na linii Stanisławów-Woronianka, gdzie pochyłość do 18"/00 dochodzą, przez co w żadnej stacyi wozów na rzut (szub) puszczać nie było wolno, teraz nic już nie mówią ani kontrolorzy ani naczelnicy stacyj, byle tylko pociągów nie spóźniać.

Świnie obecnie ogromnie zciężały na wszystkich stacyach, prawie dwa razy ważą tyle co dawniej, ale ukradzione miliony już się nie wrócą. Ładne pieniądze kosztowała ta nauczka!

Skraba choruje, ma bowiem wiele czynności w »nagłej śmierci«. Każdego wieczora jednak, gdy nadchodzą jaja do ładowania, przychodzi jakoś biedaczysko do siebie. Dziesiętnik Trznadel w strachu, gdyż ludziska przebąkują o jakiemś paskudnem złodziejstwie z dawnych czasów i § 7. pragmatyki służbowej, który podobno pisze, że złodziei nie wolno zatrudniać przy kolei. Ale nadzieja w jezuitach i »nagłej śmierci«, która szczyci się, że ma przecież jednego konduktora pomiędzy swymi zastępcami. Ananasem tym jest konduktor Döze, ale cóż z tego, kiedy i na nim cięży paskudna sprawa, nie będąc bowiem członkiem organizacyi, bez niczyjego upoważnienia inkasował wkładki na rzecz organizacyi, o których naturalnie nikomu nie wspominał i do kasy związkowej nie odprowadzał. Ciekawa rzecz, jak też ci ludzie patrzą na siebie, gdy się zejdą w „nagłej śmierci“ i czy też zaszywają sobie kieszenie, gromadząc się na statutem przepisane wspólne nabożeństwa, celem ubłagania polepszenia bytu kolejarzy?

W warsztatach tutejszych kalectwa mnożą się z dniem każdym. Dnia 22 maja ślusarz windujący wóz do góry, został uszkodzony wskutek puszczenia windy. Dnia 30 maja ładowano kocioł stabilkowy, wtem wypadł popielnik i zdruzgotał kolano jednemu robotnikowi. Nadzoru w warsztatach niema żadnego, bo werkmistrze zamiast czuwać nad bezpieczeństwem, agitują za „nagłą śmiercią“. A wiedząc dobrze, że agitacya taka jest na rękę władzom kolejowym, na rachunek swych zasług w tym kierunku dopuszczają się niesłychanej opieszałości, to samo zaś czynią podwładni ich »bracia nagłej śmierci«, wiedząc także, że celem utrzymania tego towarzystwa jezuickiego, niejedno puszcza im się płazem i na niejedno patrzy przez palce. Takie są skutki, gdy się w warsztatach uprawia politykę. Demoralizuje się personal, demoralizuje się władze, powoduje nieszczęśliwe wypadki i ogromne straty materyalne, a nadto podkopuje się prawdziwą dyscyplinę.

Werkmistrz Kecina porobił kierowników partyj dziesiętnikami, ci zaś całymi dniami nic nie robią, tylko prowadzą agitacyę, urągając wszelkim zasadom dyscypliny. Robotnicy, którzy nie chcą przystępywać do »nagłej śmierci«, narażeni są na największe sekatury, i przeznacza się ich do tak zwanych „Strafpartyj“. Zapowiadamy, że takich szubrawstw nie będziemy długo znosić, o czem zawiadamiamy wcześnie p. Festenburga. Jedna miarka dla wszystkich. My także mamy organizacyę, ale agitujemy poza warsztatem, składki uiszczamy także poza warsztatem, podczas gdy Kecina i jego dziesiętnicy wszystko to robią w warsztatach podczas godzin służbowych. Jeżeli gospodarka taka dalej potrwa, zmuszeni będziemy zrobić skandal i wykazać szczegółowo, jak wykonują się roboty w tutejszym warsztacie, jak się fuszeruje i jak się marnuje pieniądze skarbu kolejowego. Czy

zaś p. Wittek z tych rewelacyj będzie bardzo zadowolony, to interesowani sami potem osądzą.

Czortków. Pomimo iż przez dłuższy czas niemal w każdym numerze pisaliśmy o kradzieżach banmistrza Filipa Pieńczykowskiego; pomimo, że wykazywane kradzieże mogą współzawodniczyć tylko ze sławnemi złodziejstwami Olszańskiego i towarzyszy; pomimo, że w interpelacyi do ministra kolejowego Wittek a poseł towarzysz Daszyński kradzieże te szczegółowo i merytorycznie wyliczył; pomimo że murarz Andrzej Trychniewicz w otwartym liście do dyrektora Festenburga oskarżył o wszystkie te kradzieże banmistrza Pieńczykowskiego; pomimo, że murarz Andrzej Trychniewicz w sądzie powiatowym w Czortkowie przeprowadził zupełny dowód prawdy na wszystkie powyższe zarzuty; pomimo, że banmistrz Filip Pieńczykowski z powodu tych malwersacyj ma dochodzenie karno-sądowe; w końcu pomimo, że § 123 pragmatyki służbowej postanawia: „funkcyonaryusz kolejowy ma być zawieszonym w urzędowaniu, jeżeli powaga służby tego wymaga, a popełniony czyn podpada pod kodeks karny«; pomimo tego wszystkiego banmistrz Filip Pieńczykowski nadal pełni służbę i nadal kradnie.

Banmistrz Filip Pieńczykowski drwi sobie ze wszystkich, utrzymując, że po 25 latach służby kolejowej, kradzież to jego przywilej, »bo kto kościołowi służy, ten z kościoła żyje«. Teraz Pieńczykowski buduje znowu kamienicę, przy której zatrudnia robotników i profesyonistów kolejowych, a nawet do nadzoru robót wyręcza się strażnikiem Izydorem Lebuszką. Robotników, którzy świadczyli przeciw niemu w dochodzeniach sądowych, ponapędzał Pieńczykowski z roboty, co wywołało takie rozgoryczenie między robotnikami, że nadinżynierowi Łysakowskiemu w nocy okna powybijano, albowiem tenże urągał robotnikom, że dobrze im tak, bo nie trza było świadczyć przeciw banmistrzowi. Wybicie szyb poskutkowało o tyle, że na drugi dzień posłano za wszystkimi wydalonymi robotnikami, aby się zgłosili do roboty. Ale ludziom tym niema czego zazdrościć, albowiem zemsta i sekatury Pieńczykowskiego nie znają żadnych granic. Widocznie, że w całej tej od dwóch lat toczącej się sprawie odbywa się tuszowanie na wielką skalę. Zapewniamy jednak protektorów Pieńczykowskiego, że im się to nie uda.

Żywiec. Pisaliście już w »Kolejarzu«, że strzelanina spłonkami sygnałowemi w Tarnopolu, na »vivat« naczelnikowi z okazyi jego imienin, była przyczyną uszkodzenia jednego z robotników, któremu teraz »zakład ubezpieczenia« rentę płaci, a robotnik ten aż do śmierci zostanie kaleką. Przykład powyższy nie pouczył jednak bynajmniej tutejszego urzędnika ruchu Kapelnera, który chcąc się podlizać naczelnikowi, urządził sobie taką samą strzelaninę pod oknami naczelnika, na »vivat« nowonarodzonemu jego synkowi. Szczęście że obeszło się bez wypadku. Wiadomo jednak, że wypadki takie już były, przeto nie jest wykluczonem że i w przyszłości nie mogą się wydarzać, niebezpieczeństwo zaś zagraża tylko robotnikom. Czyż w kolejnictwie mało jesze niebezpiecznych sytuacyj, ażeby liczbę ich zwiększać dla idyotycznych zachcianek jakiegoś lizuna?

Kapelner jest także i z innych względów bardzo miłym człowiekiem. Dnia 25 czerwca, prowizoryczni hamownicy aby nie zaspać, grali w poczekalni w karty — może w »durnia« a może o zapałki, gdyż nie mając pieniędzy, grać o nie nie mogą — Kapelner doniósł o tem naczelnikowi a ten wszystkich czterech ukarał po 1 i po 2 korony grzywny za granie w karty.

Jak wszędzie tak i tutaj pierwszą figurą po naczelniku jest restaurator kolejowy. U nas taką rybą jest niejaki Neumann, który brutalność w obec niższej służby kolejowej i podrzędniejszych pasażerów uważa za atrybucyę nieodłączną od jego vicenaczelnikowskiego stanowiska. Niedawno pobił Neumann murarza kolejowego za to, że tenże zdaniem jego w restauracyi za głośno rozmawiał. Najpierw wyrzucił murarza tego za drzwi, tak że tenże głową o mur uderzył i krwią się zalał, potem na dobitek wyrwał z rąk laskę jednemu z gości restauracyjnych a bijąc nią uciekającego robotnika, wybiegł za nim aż na peron, gdzie mu jeszcze kilka uderzeń dołożył.

Czytaliśmy w mowie tow. Ellenbogena o tych wszystkich galicyjskich bijatykach, mamy nadzieję że i podane przez nas fakta swojego czasu w parlamencie poruszone zostaną.

Gorlice. Większa część tutejszych stacyi jest przedmiotem tęsknej pożądliwości dla różnych kandydatów na naczelników, którzyby obcierając się o geszefciarzy, nafciarzy i pośredniczących szachraji, wyzyskując swą pozycyę mogli i dla siebie coś uskubnąć w tem mrowisku wyzyskiwaczy pracy ludzkiej. Od otwarcia kolei transwersalnej mieliśmy tutaj najróżnorodniejsze egzemplarze takich awanturniczych postaci niepośredniej wartości obyczajowo-historycznej, które z różnem szczęściem napływając i odchodząc pozostawiły po sobie nie zbyt pochlebne wspomnienia, żyjące jeszcze dzisiaj w tradycyi zasłużonych osób kościoła wojującego, okolicznej szlagoneryi i grubych ryb kolejowych, które ze względu na kuchnię i piwnicę tych panów wyrabiały im reputacyę wzorowych urzędników. Posady te rezerwuje się też po największej części dla protegowanych przez różnych dyrektorów, prałatów, radców i t. d.

W Zagorzanach mieliśmy n. p. do niedawna naczelnikiem takiego szpaczka w osobie Romana Szydłowskiego, którego zamiast osadzić za różne sprawki gdzieś w bezpiecznej dobrze strzeżonej samotnej celi, po 23 letniej służbie, dnia 15 lipca b. r. puszczono na emeryturę. Ostatnie lata „chlubnej“ jego działalności zeszły na hazardowem szulerstwie, pustoszącem kieszenie serdecznych przyjaciół i na braniu poważnych kubanów od stron w ruchu kolejowym interesowanych Bliższe szczegóły znakomitej działalności owego „gentelmana“ na powyższem polu, mieszczą się w aktach toczącej się obecnie w Tarnowie sprawy karno sądowej, gdzie między poszkodowanymi albo świadkami figurują: dzierżawca dóbr Sikora, banmistrz Ozięblowski z Zagorzan, Józef Bogda, komisarz straży skarbowej i Okmiński obecny naczelnik z Zagorzan.

Stosunki w Zagorzanach odebrał Okmiński dobrze wyrobione przez swego poprzednika Szydłowsiego, który oprócz gaży wynoszącej 1600 złr. rocznie i innych dodatkowch należytości pobierał od nafciarzy z Libuszy 600 złr. a z Maryampola 1500 złr. rocznego łapowego (podobno z wiedzą c. k. dyrekcyi kolejowej).

Rozstać się z taką stacyjką to prawdziwa katastrofa w życiu Szydłowskiego, który opowiadając kiedyś swym wnukom o starych dobrych czasach, z kurhanu swych opowiadań i bolesne wydobędzie o niej wspomnienia. Natomiast Okmińskiego — szczęście to równające się głównej wygranej — spotkało prawie całkiem nieprzygotowanego, aczkolwiek wyczekiwał na nie od lat kilku cierpliwie tuż w pobliżu Zagorzan jako naczelnik stacyi w Gorlicach, przypominając się od czasu do czasu swoim protektorom, do których zaliczano także Laskowskiego byłego delegata namiestnictwa w Krakowie, Miłkowskiego właściciela dóbr okolicznych i teściową Okmińsiego baronową Lesser.

Okmiński otrzymał posadę naczelnika w Zagorzanach, mimo to że przed 3 laty zawikłany był w sprawę handlarza nierogacizny z Tuchowa niejakiego Tarneckiego, który od zarzutów w drodze sądowej został uwolniony i tylko sam Okmiński odpowiadał przed komisyą dyscyplinarną. Była to sprawa „świńska“ na wzór toczącej się obecnie w dyrekcyi stanisławowskiej.

Okmiński rozpoczął swe urzędowanie w Zagorzanach od pobicia robotnika Zaklukiewicza Karola, dając przykład do naśladowania podobnych czynów urzędnikowi Marciszewskiemu, który ze swej strony zapatrując się na energię naczelnika, pobił robotników Jana Serafina i Franciszka Rępałę. Nadto w Zagorzanach brak ludzi do służby, bo portyer wiecznie w drodze do Gorlic na zakupno wiktuałów dla pani naczelnikowej, robotnikom zaś Franciszkowi Szurkowi i Franciszkowi Michalikowi powierzono opiekę nad krową, a robotnik Jan Kapecki trzepie dywany i froteruje podłogi.

Dnia 12 lipca urządzono w Zagorzanach pożegnanie dla ustępującego naczelnika Szydłowskiego, do której to uroczystości dopuszczeni konduktor, maszynista i magazynier, pobili się sromotnie ku wielkiej uciesze podpitej reszty urzędników i z peronu przyglądającej się publiczności, która z powodu tej szerokiej zabawy do poczekalni wstępu nie miała.

Przemyśl.

Awansy lipcowe.

Wittekowski system oszczędnościowy coraz wyraźniej wyszczerza kły i razi niemi zatrudnionych przy kolei państwowej kolejarzy. Mimo przyobiecań w pragmatyce służbowej, że awansy mają w przepisanym terminie następować, trzymają się poszczególne dyrekcye giętkiego zwrołu, że „można a nie musi się awansować“ i interpelują ten przepis na niekorzyść kolejarzy. Polityka taka zemści się kiedyś okropnie na zarządzie kolejowym. Bezpośrednio dotknięci w swoich najżywotniejszych interesach, widzą kolejarze, że tylko na drodze organizacyjnej, biorąc udział w życiu publicznem, można wprowadzić ulgi dla siebie. Powaga władzy i zarządu kolejowego traci również wiele na wartości, jeżeli używa się najrozmaitszych wykrętów aby tylko skrzywdzić i tak już do niemożliwych granic wyzyskiwanego kolejarza.

Awansy lipcowe są jaskrawym przykładem, do czego dojść może nierozum polityczny naszych władz, które same szukają tysiąca powodów do podrażnienia i wzniecenia ducha oporu. Setki kolejarzy pominięto przy awansach, korzystano z opinii „czarnych list“, na wielką skalę zastosowano system protekcyjny, pominięto starszych i więcej zasłużonych a wyszczególniono młodszych i mniej zdolnych, ale posiadających markę „psiej uległości“. Przemyśl został najwięcej pokrzywdzonym. W warsztatach kolejowych awansował tylko **jeden** i to z pominięciem **26 starszych.** To też nie należy się dziwić, że podrażnienie wzrosło!

Bajki panie Macieju, bajki...

W każdej instytucyi największem przekleństwem dla podwładnych jest słaby, uległy charakter przełożonego, który daje posłuch zakulisowym bajkom i intrygom. Rodzi to mimowoli nieufność do przełożonego, poniża go w opinii podwładnych, którzy nie są w stanie usprawiedliwić się przed oskarżeniami anonimowemi, zniechęca ich do sumiennego pełnienia obowiązków, wiedzą bowiem, że nie osobiste przymioty i zasługa odgrywają rolę ale niskie, z osobistych pobudek wylęgłe intrygi. A właśnie system „czarnych list“ zaprowadzony na kolejach państwowych w formie wojskowej ,,Konduiten-Liste“, które utrzymuje się w ścisłej tajemnicy jako „strengrezerwat“ dokument, daje pole intrygantom i bajczarzom do popisu, szczególnie jeżeli natrafią na przełożonego zbyt drażliwego, do którego łatwy przystęp znajdzie każda lizuńska ploteczka.

Kilka tych uwag powinien wziąść sobie do serca gorąco inspektor przemyskich warsztatów p. Bartelmus.

Wierzymy w dobre chęci p. Bartelmusa, wiemy, że nie chce może rozmyślnie skrzywdzić swoich podwładnych, ale wiemy to także, że słaba wola jego ugina się niejednokrotnie pod ciężarem ubocznych bajeczek i intryg, na których opiera swą opinię o podwładnych. I jedynie ta słaba wola potrafi niektóre jednostki z przemyskich warsztatów wynieść na niezasłużone stanowiska. Nie chcemy wymieniać poszczególnych faktów, bo nie z jednostkami ale z systemem prowadzimy walkę, i tylko w wypadkach bardzo drażliwej natury, tam gdzie jednostka zapomina o tem co jest honor i wstydliwość i żyje kosztem cudzej czci i pracy jesteśmy zmuszeni dla dobra ogólnego fakt napiętnować z wymienieniem osób i nazwisk.

Wracając do sprawy awansów lipcowych, z któremi ściśle związane są wyżej wypowiedziane uwagi, przedstawimy sprawę p. Łosika, który w myśl opinii p. Bartelmusa z krzy-

wdą dla innych pnie się szybko w górę a tylko dla tego, że te bajki... bajki panie Macieju, bierze się za prawdę i nadaje się im walor urzędowych relacyi.

Przeskoczył 26!

„Partieführer“ od stolarzy Łosik (czł. „Gwiazdy“) awansował obecnie z 1000 na 1100 koron płacy rocznej i podniesienia kwaterowego z 280 na 320 koron rocznie. Nic nie mielibyśmy przeciw temu, gdyby nie historya tego awansu i krzywda wyrządzona 26 innym, więcej zasłużonym i starszym kolejarzom.

Łosik otrzymał w roku 1898 dekret stabilizacyjny. W roku 1901 posunięto mu płacę z 900 koron na 1000 koron rocznie, obecnie awansował niespełna roku, chociaż inni czekają darmo 3, 4 i 5 lat na awans. Oprócz tego niezwykłego wyszczególnienia wysyła stę Łosika ciągle w drogę, gdzie pobiera grube dyety, zarabiając niemi kilkaset koron rocznie.

Przełożeni Łosika tłumaczą to niezwykłe wyróżnianie go, dobrą opinią na jaką sobie Łosik zasłużył, tem samem była możność zastosowania do niego przepisu § 63 pragmatyki służbowej o „specyalnych warunkach awansu“, w którym powiedziano:

„Przy znakomitem pełnieniu służby przez podurzędnika lub sługę, awans do wyższej kategoryi może nastąpić najrychlej w rok po osiągnięciu przez niego najwyższego stopnia płacy w poprzedzającej kategoryi“.

§. 63 a awans Łosika.

Opinię o Łosiku zanosi do bióra tajemnych relacyi p. werkführer Markowski, żyjący więcej jak zażyle z Łosikiem a nawet związany z nim pokrewieństwem cierpienia, bo obaj mieli wytoczone śledztwo dyscyplinarne za robienie fuszerek. Wieść niesie, że nawet p. Markowski otrzymał 10 koron kary. §. 20 pragmatyki służbowej powiada:

„Przełożonym nie wolno wdawać się w zobowiązania pieniężne z podwładnymi, nie wolno przyjmować od nich podarunków albo też kazać sobie świadczyć takie usługi z ich strony, któreby zmuszały do pobłażliwości, przeciwnej obowiązkom służbowym“.

Kto przekroczy ten przepis, ma się do niego zastosować §. 95 pragmatyki służbowej, mówiący o śledztwie dyscyplinarnem. Łosik robił dla Markowskiego „fuszerki“, funduje mu często kolacyjki, zobowiązał go też sobie i składa relacye o „znakomitem pełnieniu służby“ przez Łosika.

Łosik a §. 8.

Łosik jest, jak już nadmieniliśmy „partieführerem“ od stolarzy, wraz z nim, jako jego podwładny pracuje jego szwagier B... §. 8 pragm. służbowej zabrania stanowczo, aby krewni lub spowinowaceni pracowali razem w stosunkach zależności służbowej. Dlaczego mimo tego przepisu Łosik pracuje ze swoim szwagrem, to dla nas jest „nieurzędową“ tajemnicą.

Kilka słów o Markowskim.

Werkführer Markowski trzyma się i w innych sprawach nieładnej metody szczucia jednych przeciw drugim. Niedawnemi czasy opowiedział on lakiernikom, że partieführer Dmitrowski żalił się przed Bartelmusem na robotników, jakoby nie chcieli robić i dlatego to Bartelmus miał złą opinię przesłać o tych robotnikach, co wpłynęło na pominięcie ich w awansach. Robotnicy zażądali od Dmitrowskiego usprawiedliwienia i pokazało się, że twierdzenie Markowskiego było od początku do końca zmyślonem, a obliczonem tylko na to, aby robotników podburzyć przeciw Dmitrowskiemu i zyskać przez to opinię obrońcy robotników.

Pomoc lekarska u kolejarzy.

Na każdym kroku daje się widzieć w zarządzeniach kolejowych bezhołowie i niekonsekwencya. Nie wolno naprzykład nikomu przechodzić przez tory kolejowe ze względu na bezpieczeństwo. Zarządzenie to uważamy za zupełnie słuszne, ale równocześnie ambulatoryum lekarskie dla kolejarzy urządzone jest na stacyi kolejowej i robotnicy warstatowi muszą przez tory kolejowe przechodzić do niego. Spowodowało to już tamtego roku nieszczęśliwy wypadek ze ślusarzem Franciszkiem Setmajerem, który wpadł między torami do kanału i potłukł się tak ciężko, że do dnia dzisiejszego nie pełni jeszcze służby. Zarząd kolei powinien jak najszybciej postarać się o utworzenie odrębnego ambulatoryum dla robotników warstatowych, któreby po stronie warstatów było urządzone.

Domagamy się także, aby ze względów zdrowotnych w kuźniach warstatowych urządzono wentylatory.

Nietaktowny „feldzeugsmeister“.

Maszynista Rauch pobił ciężko przy pociągu Nr. 22, dnia 21 b. m. robotnika pomocniczego. W sprawę tę wdał się obecny przy tem urzędnik ruchu, spisał protokół i wniósł na Raucha doniesienie karne. Pan Rauch gotów przykro za swój nietakt odpokutować.

Kałusz. Żona magazyniera Leligdowicza ciężko, bardzo ciężko choruje, na lekarza kolejowego Kiczałesa nie można jednak liczyć, bo to skończony tuman. Jest to po prostu cyrulik, a przytem stary, niedosłyszy i nie mający żadnego czucia w palcach, tak, że nawet uderzeń pulsów nie jest w stanie zbadać. Przy tem wszystkiem lubi sobie łyknąć, po czem cały świat nic go nie obchodzi oprócz »majufes«, który nuci sobie pod nosem. Bardzo często niema go w domu, a wyjeżdżając nie zostawia zastępcy za siebie. Takim, na uwiąd starczy dogorywającym ludziom, dyrekcya powierza opiekę nad chorymi kolejarzami.

Leligdowicz przez kilka dni czatował na Kiczałesa, nie mogąc go jednak zastać wziął prywatnego lekarza. W końcu gdy Kiczałes skądś się zjawił, prosił go o przepisanie recept i odwiedzenie od kilku miesięcy chorej żony. Kiczałes nareszcie odwiedził chorą, orzekł jednak, że jest zupełnie zdrową i nie potrzebuje w łóżku leżeć, bo to tylko grymasy. Dziwić się należy, że Leligdowicz zapanował nad sobą i że nie złapał eskulapa za kołnierz i nie wyrzucił za drzwi, ograniczając się tylko do zrezygnowania z dalszych jego odwiedzin a powierzenia opieki nad chorą prywatnym lekarzom. Za kilka dni dziecko Leligdowicza zachorowało na kur, w tym celu Leligdowicz uprosił sobie kilkodniowy urlop u naczelnika, który ze swej strony wysłał Kiczałesa celem sprawdzenia, ażali magazynier prawdę podał. Kiczałes wpadł jak bomba do mieszkania Leligdowicza i już w progu począł krzyczeć, że co do żony, to już wie, że to są grymasy, a co do dziecka to kur już minął, chociaż był to dopiero drugi dzień choroby. W końcu polecał zimne okłady i zimne kąpiele dla dziecka, słowem środki, którychby się nie poważyła polecić zwykła baba wiejska. Naturalnie, że Leligdowicz nie zastosował się do świątłych rad waryata, o którym tutaj w Kałuszu tysiące facecyj i anegdotek sobie opowiadają i o którym także i »Kolejarz« pisał już nieraz.

Tarnopol. Turnus jazdy dla tutejszych partyj pociągowych, mający obowiązywać od dnia 1 maja, został w ten sposób zestawiony, że 13 partyj miało jeździć na przemian pociągami osobowymi i ciężarowymi. Wyłącznie tylko taki podział umożliwiał równomierną pracę i zarobek. Znalazło się jednak kilku fagasów, którym nie smakowała jazda pociągami ciężarowymi, intrygowali więc tak długo z naczelnikiem Kossowskim, aż tenże samowolnie zniósł podział dyrekcyjny, a zaprowadził turnus projektowany przez owych podlizywaczy, którymi są nadkonduktorzy: Ochrymowicz, Rożen, Szindler i Parachoniak (brat znanego szubrawca gadzinowego). Fagasów przydzielono do pociągów osobowych, a „*niebłagonadiożnych*“ do ciężarowych, tak że kierownikom pociągów nawet dostało się obsługiwanie hamulca. Pokrzywdzeni wnieśli zażalenie do dyrekcyi wyłuszczając, że jedni mają lekką zaledwie kilkugodzinną służbę, podczas gdy inni zaledwie co czwarty dzień kości mogą wyprostować. Wszyscy podpisani na owem zażaleniu otrzymali skarcenie z dyrekcyi (Rüge) z tem nadmienieniem, że turnus został zmieniony na prośbę delegacyi całego personalu, co jest kłamstwem zapewne podsuniętem przez Kossowskiego, gdyż personal nikogo nie delegował, ani żadnej zmiany turnusu nie żądał, a powyżej wymienieni »gentelmeni« działali na własną rękę.

Akt dyrekcyjny odmawiający zażaleniu dostał adjunkt Szafran, fagas i kreatura naczelnika. Każdego z podpisanych Szafran przywoływał pojedynczo do siebie, robiąc głupie uwagi na temat, że Kossowski, to anioł dobroci (?), że to jest bunt, za który w przeciągu 14 dni można wylecieć i t. p. Dwóch konduktorów Śniegowskiego i Chmiela rzekomo z powodu krótkiego wzroku ściągnięto od jazdy, ale natomiast Szafran, który prawie jest zupełnie ślepy, pełni służbę ruchu. Przepisy więc co do wzroku zachowuje się tylko co do biednych pędraków, taki Szafran może sobie bezkarnie rozbijać pociągi i zabijać ludzi, ślepota jego wystarcza do służby ruchu. (Obecnie w sprawie tej nie warto już żadnych kroków wznawiać, albowiem w jesieni nastąpi zapewne nowy podział. Radzimy więc towarzyszom tarnopolskim te dwa miesiące wytrwać przy obecnym turnusie, a zobaczymy co będzie w jesieni, wówczas zastanowimy się nad tem, co Wam czynić wypadnie. *Przyp. red.*)

KRONIKA.

Czy organizacya leży w interesie rodzin kolejarzy? Z tym porządkiem obrad odbyło się w Przemyślu, we czwartek 17 b. m. zgromadzenie kolejarzy, na które przyszło kilkaset kolejarzy z rodzinami. Przed rozpoczęciem zgromadzenia muzyka kolejowa odegrała kilka pieśni robotniczych, poczem zagaił zebranie tow. Tillinger, udzielając głosu tow. Witoldowi Regerowi, który w dłuższem przemówieniu dowodził, że sprawa organizacyi ściśle jest związana z dobrobytem kolejarzy, a tem samem i ich rodzin, bo tylko napór solidarnie idących kolejarzy może zmusić władze do pilniejszego wsłuchiwania się w ich potrzeby. Od organizacyi politycznych i zawodowych zależy ukształtowanie sił politycznych w państwie, nadających barwę i ton ciałom prawodawczym, od których zależą ustawy dotyczące kolejarzy. Polityka, od której stronią nierozumni, nieumiejący pojąć jej znaczenia, jest szafarzem nietylko praw obywatelskich, ale także gospodarzem naszych dochodów i rozchodów. Ona nakłada podatki, przerzuca ciężary z silniejszych na słabszych, reguluje porcye chleba i mięsa, ogranicza ilość mieszkalnych pokoi, decyduje o awansach, o emeryturze, o zabezpieczeniu wdów i sierót na wypadek śmierci ojca rodziny, słowem, polityka jest wszechwładną panią, od której zależy śmierć i życie każdego obywatela.

Niejedna rodzina robotnicza nie wie o tem, że podrożenie artykułów spożywczych, podrożenie mieszkania, zniżenie lub podwyższenie zarobków, są wynikiem walki politycznej, zdobyczą siły lub stratą słabości organizacyi. Organizacya i udział w życiu publicznem podnoszą umysł człowieka do celów szlachetniejszych, każą liczyć mu się z czynami, wyrabiają charaktery, uczą poczucia obowiązku nietylko względem współobywateli, ale także względem najbliżej stojących członków rodziny. Organizacya to środek, około którego krążą interesa zarówno politycznej, jak i finansowej natury.

Dotychczasowe ulgi i zdobycze, zyskane przez klasę pracującą, wywalczyła tylko organizacya i udział robotników w życiu publicznem. Za darmo dziś nic nie dają, każde ustępstwo trzeba wytargować długą i żmudną pracą i walką. Kto na drodze pracy i walki nie widzi ochrony swych praw lecz dąży do tego żebraczą drogą prośby i łaski, ten musi zginąć, bo szacunek i prawo zdobywa tylko silny i świadomy swych żądań.

Kolejarze nie powinni ulegać złudzeniom, że zmiana ich smutnych warunków życia nastąpi cudem, że zachłanne dłonie akcyonaryuszów kolejowyh, wypuszczą dobrowolnie miliony, dziś krwią i łzami kolejarzy zdobywane. Jedynym ratunkiem jest silna organizacya kolejarzy.

Mowę tow. W. Regera przerywali zgromadzeni burzliwymi oklaskami Po zamknięciu ob-

rad przystąpiło kilkunastu kolejarzy do organizacyi.

Świetna karyera w 30 latach służby kolejowej. Pewien nadkonduktor kolei państwowej w Pradze, po 30 letniej służbie, pobierający 700 Złr. rocznej płacy, przedstawia poniżej chronologicznie jak doszedł do tej świetnej płacy.

I. Praca i płaca.

Od 14/6 1872—30/6 1885 wyjeździł 234.879 km. cięż.
i . . . . 173.512 km. osb.
Razem . . . 408.389 kilom.
za które wypłacono mu kilometr. 2336.04 Złr.
Od 1/7 1885 do 13/6 1902 wyjeździł godzin 42.949
Od 1/7 1885 do 13/6 1902 wypoczywal godzin 27.065
za które pobrał godzinowego . . . . 4831.16 „
Eksponowany przy szutrówkach i dodatek nadzwyczajny . . . . . . 656.— „
Przesuwanie . . . . 100.80 „
Dodatek kierownika pociągów . . . . 73.50 „
„ służbowy . . . . 75.— „
Zarobek dzien. od 14/6 1872—11/12 1872 180.— „
Od 12/12 1872—13/6 1902 gaża . . . 15.251.— „
„ „ „ „ „ kwaterowe 4.762.— „
Razem . . . 28.265.50 Złr.

II. Potrącenia z poborów.

Kasa chorych . . . 305.32 Złr.
Fundusz pensyjny 675.85 „
Stemple . . . . . . 92.19 „
Kary i zwroty . . 30.95 „
Razem . . . . 1.104.31 Złr.
Pobrał przeto na rękę . . . . . . 27.161.19 „

III. Awans.

		lat	m-cy	dni
Od 14/6 1872—11/12 1872	dniówka	—	5	28
» 12/12 1872—31/12 1872	gaża 360 złr.	—	—	20
» 1/1 1873—31/12 1878	» 420 »	7	—	—
» 1/1 1879—31/12 1893	» 450 »	4	—	—
» 1/1 1884—31/12 1888	» 500 »	5	—	—
» 1/1 1889—31/12 1896	» 550 »	8	—	—
» 1/1 1897—30/6 1898 dodatek służbowy w wysokości	50 »	1	6	—
» 1/7 1898—31/10 1899	gaża 600 »	1	4	—
» 1/11 1899—30/6 1901	» 650 »	1	8	—
po regulacyi od 1/7 1901—13/6 1902	» 700 »	—	11	11
Razem lat . . .		30.	—	—

Zdaniem naszem tabelki powyższe nie potrzebują żadnych komentarzy.

Szachrajska polityka socyalna. Od pół roku słyszymy jedne i te same urzędowe biadania: „Ruch się zmniejszył, przesilenie przemysłowe, musi się personal redukować, awanse muszą być wstrzymane, bo i dochody kolei się zmniejszyły. Tymczasem wszystkim tym blagom kłam zadają cyfry. Bo gdyby ruch się zmniejszył, to zmniejszyłyby się dochody kolei państwowych. Tymczasem cyfry urzędowe wykazują, że gdy od 1 stycznia do 30 czerwca 1901 r. dochody z ruchu osobowego wynosiły 29,471.700 koron, to dochody z ruchu osobowego od 1 stycznia do 30 czerwca 1902 wynosiły 30,481.126 K, czyli o 1,009.426 koron więcej. Dochody z ruchu towarowego w tym samym czasie przed rokiem wynosiły 80,936.600 K, w bieżącym roku wynosiły one 84,845.372 K, czyli o 3,908.772 kor. więcej. Razem więc w porównaniu z rokiem przeszłym dochody kolei państwowej wzrosły blisko o 5 milionów koron. Ale nam ciągle prawi się, że dla nas nic zrobić nie można, bo dochody się zmniejszają, a ruch słabnie. Błogosławiony, kto wierzy tym blagom!

Robotnicy stacyjni w Tłumaczu proszą od lat kilku o przyjęcie ich do funduszu prowizyjnego, naczelnik stacyi zbywa ich jednak bezpodstawnie, a ludzie ci tracą lata i widoki ubezpieczenia sobie starości. Spodziewamy się, że o tej sprawie nie potrzebujemy obszerniej się rozpisywać.

Nieostrożne jazdy dresynami były już często przyczyną poważnych nieszczęśliwych wypadków. Mimo to z karygodną lekkomyślnością nie zachowuje się należytej ostrożności. Dnia 27 czerwca b. r. na przestrzeni między Tuchowem a Pleśną pociąg materyałowy (kamieniarka) omal, że znowu nie wjechał na dresynę, którą jechał nadinżynier Ambroziewicz. Na szczęście maszynista wstrzymał pociąg tuż przed samą dresyną, z której robotnicy już pozeskakiwali, a został tylko sam Ambroziewicz, nie zdążywszy nawet zeskoczyć z siedzenia.

Strejk robotników konserwacyi. Ciemna i uległa masa robotników sekcyjnych, która z obawy utraty roboty do niedawna nie miała odwagi sarknąć na swój nędzny los, ta ciemna masa poczyna się budzić i przecierać oczy. Wymownym tego dowodem jest strejk robotników konserwacyi na przestrzeni Rozwadów - Przeworsk, który wybuchł dnia 15 lipca b. r. Robotnicy prosili nadinżyniera Czarnomskiego, znanego jezuitę i naczelnika sekcyi konserwacyi w Przeworsku, aby podwyższono im płace dzienne z 60 na 65 centów. Czarnomski odmówił szorstko temu żądaniu, a robotnicy z Niska i Rudnika w odpowiedzi na tę zatwardziałość ogłosili strejk. Na miejsce strejkujących sprowadził Czar- (l) nomski robotników z Przeworska, płacąc im po 70 centów dziennie. Postępek ten jest bardzo charakterystycznym, bo strejkbrecherom płaci się aż o 10 centów więcej, byle tylko nie ustąpić strejkującym. Nadmienić należy, że mimo wyraźnych przepisów, że dzień roboczy w lecie przy konserwacyi ma trwać od 6 rano do 6 wieczór, robotnicy pod banmistrzem Fąferko pracowali od 4 rano do 8 wieczór.

Dnia 22 czerwca Horoszkiewicz z Hublem i dwoma dygnitarzami z ministerstwa objeżdżali linię Dębica-Rozwadów. W Tarnobrzegu zjedli u Blahouta wyśmienity obiad, który poprawili potem w restauracyi w Rozwadowie, następnie zaś wyruszyli do Niska i Rudnika lecz nie w celu zbadania przyczyn strejku, lecz aby odwiedzić ekonoma czy leśniczego u grafa Stanisława Tarnowskiego niejakiego Juliusza Fiedlera. I co tu mówić o przejażdżkach ministeryalnych »między śniadaniem a obiadem«, kiedy namiestnicy ministra kolejowego tak samo postępują.

Drugi strejk wybuchnął w Zadwórzu w zakładzie impregnowania progów kolejowych, gdzie około 100 robotników codziennie pracuje.

Wylazło szydło z worka. Częste nocne kontrole banmistrza Wójcikowskiego w Haliczu, nie należy przypisywać jego gorliwości służbowej, ale gorącym afektom do niejakiej Milki Jarzembeckiej z Bołszowa, która pośrednio jest przyczyną utrapienia strażników, albowiem wdzięki jej wywabiają Wójcikowskiego z domowego legowiska, stają się powodem jego nocnych wędrówek, podczas których sekuje strażników, aby nocne swe wycieczki upozorować wykryciem nieprawidłowości służbowych.

Jakubowski Władysław werkmistrz ogrzewalni w Podgórzu, któremu ustępujący obecnie naczelnik ogrzewalni p. Uderski nie pozwolił brykać według jego gustu, cieszy się z przeniesienia p. Uderskiego do Sącza, zapowiadając już naprzód, że teraz dopiero sobie użyje, że on będzie panem ogrzewalni, bo nowy naczelnik będzie musiał tak tańczyć, jak on zagra. Przepowiada robotnikom, że skończyły się już dobre czasy, a nieznośną wstrzemięźliwość za czasów p. Uderskiego powetuje sobie w trójnasób, radząc niektórym, aby wynieśli się zawczasu z Podgórza. Niestety Jakubowski zapomina, że istnieje jeszcze organizacya i że puściłby się na dyabelne ryzyko, gdyby mu się zachciewało podnieceny apetyt zaspokoić w ten sposób, jak już teraz sobie układa. Zobaczymy!

Zwracamy uwagę konduktorowi Koniszowi Feliksowi w Stryju, że wycieczki jego przeciwko organizacyi mogą dlań mieć bardzo nieprzyjemne następstwa i smutnie mogą się zakończyć. A co do Krawcowa, to aczkolwiek tenże nie miał prawa do obrony prawnej, organizacya zrobiła dlań bardzo wiele dobrego.

Położył się pod wozy kolejowe i zginął na miejscu ślusarz maszynowy w Stryju Fryderyk Weber. Tenże pracował w warsztatach kolejowych od r. 1888 do r. 1896. Przyczyną samobójstwa była nędza, albowiem w r. 1896 z powodu napadów epileptycznych wypowiedziano Weberowi robotę i wypłacono mu odprawę w wysokości 700 złr., które gdy przeżył, jako chory nie mógł zarobić na utrzymanie żony i dzieci. Walcząc więc przez lat kilka z niesłychaną nędzą, w końcu dnia 13 lipca b. r. targnął się na swe nieszczęśliwe życie, polecając swą rodzinę humanitarnym uczuciom p. Wierzbickiego, a względnie ministerstwa kolejowego.

Przegląd sił lizuńskich z okazyi grzebania pewnego złoto-kołnierzowego nieboszczyka w Krakowie, wypadł bardzo niepomyślnie dnia 24 lipca b. r. Do pochodu stanęło bowiem zaledwie 16 czwórek, na które złożyły się: Podgórska „nagła śmierć“ ze sztandarem, „Róża skawińska“ ze sztandarem i Krakowscy łabaje pod komendą swego prezesa Zielińskigo. „Różą“ dowodził Kozłowski ze Skawiny a „nagłą śmiercią“ wozomistrz Horwal z Podgórza. Naczelną komendę nad tą gadzinową drużyną objął wozomistrz stacyi krakowskiej Kalvas Karol. Piasecki ogłosił, aby kto tylko żyw zjawił się na pogrzeb w mundurze, oprócz jego wiernej gwardyi nikt jednak się nie pokazał. Kolejarze odzwyczaili się już robić pogrzebowe parady nieboszczykom, którzy za życia byli ich katami.

Śmieszne wrażenie robił Zieliński, gdy za nadejściem Piaseckiego zbliżył się do niego, kłapnął siarczyście obcasem do obcasa, wytrzymał trzy tempa przy daszku czapki i zawołał: „Panie inspektorze proszę pokornie o rozkazy!“ Szopy takie wystawiają tylko na śmiech całą tragiczność obrzędy pogrzebowego. Ale są ludzie, którzy tej śmieszności nie potrafią zrozumieć.

Znany z brutalności banmistrz Wróbel w Krakowie, który nawet sądownie był karany za grubijańskie obchodzenie się z personalem, nie może się pozbyć swych murarsko-kapralskich nawyknień i gdzie tylko może popisuje się z tem, że „on nie z cywila został banmistrzem“. Nie dawno napadł znowu na zwrotniczego ogrzewalni krakowskiej, traktując go w ubliżający sposób, przyczem dopomagał mu zasmarkany wiecznie nadinżynier Czarnek z nieodstępną kapką u nosa. Gdy zwrotniczy upomniał się, aby go traktowano jako przyzwoitego człowieka, zasmarkany Czarnek udał się do ogrzewalni na skargę, że funkcyonaryusze ogrzewalni są zdemoralizowani i że trzeba ich pouczyć, jak mają się zachowywać wobec „komisknopfów“ i zasmarkanych inżynierów, którzy zanim się zbliżą do prywatnych ludzi, powinni postarać się chustki do nosa, a potem nie zapominać, że Kraków to nie Tarnów albo jakaś zapadła góralska dziura.

Do wiadomości ck. dyrekcyi kolei państw. we Lwowie i radcy sanitarnege dra p. Zgórskiego.

„Banarct“ dr Szymański spełnia swoje obowiązki niżej krytyki. Gdy chory wchodzi do jego biura Szymański nie ruszywszy się z miejsca przyjmuje go w następujący sposób: „Co to pan chory, a co brakuje, pan dobrze wygląda, ładny czas nie chce się robić, siedziałoby się w domu, przyjdź pan jutro, dziś nie mam czasu.“ Natomiast ładne mężatki i panny cieszą się względami Szymańskiego, dla nich ma czas zawsze, oddając się sumiennemu, może aż nadto sumiennemu badaniu. Członków kasy chorych natomiast ekspedyuje się po 10 i więcej za pół godziny. Dyagnoza brzmi zazwyczaj: „pan zdrów, idź pan do roboty, leków żadnych nie potrzeba, lekarstwa kosztują pieniądze. Ja panu nie poradzę, idź pan na klinikę albo do prywatnego lekarza.“ Gdy chory uskarża się, że on nie ma pieniędzy na prywatnych lekarzy, że przecież opłaca się kasę chorych i dra Szymańskiego. To tenże odpowiada: „Ho, ho! mój panie, ze mną pan do końca nie dojdzie, bo ja mazur, ja się wam tu nie dam brać na kawał. Ja was tu wszystkich przepędze, albo marsz na pensyę, zdrowych ludzi dosyć jest na świecie.“ Zdarzało się, że chory przez dwa albo 3 tygodnie z łóżka nie mogli się ruszyć, a ten uprzywilejowany darmozjad utrzymywał że są zdrowi. Do domu do chorego trudno Szymańskiego zwerbować, chyba że wie, iż tam gdzie jest jaka ładna buzia, wówczas to i bez choroby łatwo mu się załgać. Czekamy na poprawę Szymańskiego, a gdy się jej nie doczekamy przystąpimy do szczegółów tego, cośmy dzisiaj jako prolog podali.

W Czortkowie pobili się asystenci Sienkiewicz i Zbudowski, powodem walki stoczonej na kułaki była miłość, obaj bowiem starali się o względy pewnej kucharki. Najpierw Sienkiewicz otrzymał kilka kułaków w gębę, co go

rozzłościło do tego stopnia, że jednym zamachem pięści rozciągnął Zbudowskiego u nóg swoich, strącając go ze schodów pierwszego piętra. Obydwóch bohaterów tych romantycznych zapasów przeniesiono z Czortkowa, Zbudowskiego za naczelnika do Markowiec a Sienkiewicza jako urzędnika ruchu do Jezupola.

Niemiła pomyłka zakradła się w ostatnim numerze „Kolejarza“ z dnia 15 lipca do artykuliku „Kraków“, w którym wyliczono po imieniu i nazwisku bohaterów lwowskiej wycieczki dnia 4go lipca b. r. Otóż nie konduktor Franciszek Nowak, ale konduktor Aleksander Nowak brał udział w tej wycieczce. Zaś p. Franciszka Nowaka przepraszamy mocno, jeżeli nieświadomie umieściliśmy go w towarzystwie, którego, — rzecz naturalna — grubo musi się wstydzić. Powtarzamy przeto raz jeszcze, że pan Franciszek Nowak prędzej spaliłby się ze wstydu, aniżeli wziąłby udział w takiej łajdackiej wycieczce.

Tellek Adolf, werkmistrz w warsztatach w Nowym Sączu, wchodzi w niehonorowe stosunki i zobowiązania z podwładnymi. Wzywa się go przeto, aby w przysłości zaniechał takiego postępowania, a co do faktów już dokonanych, aby zechciał je w najkrótszym czasie naprawić, abyśmy nie potrzebowali narażać go na nieprzyjemności, gdyby przestróg naszych nie usłuchał.

Dochodzenia przeciw inżynierowi Ulmanowi i towarzyszom spowodowane korespondencyą „Kolejarza“, opisującą stosunki w ogrzewalni przemyskiej, odbyły się w drugiej połowie lipca b. r. Zaznaczamy jednak, że sposób prowadzenia tych dochodzeń wcale nas nie zadawalnia, oczekujemy jednak na ich skutki.

Otrzymujemy następujące pismo: Szanowna Redakcyo! Zabierałem się już od dłuższego czasu do sprostowania pomyłki, wskutek której wyrządzono krzywdę werkmistrzowi tutejszej ogrzewalni p. Hillichowi, który nie jest ani „Christlich social“, ani w ogóle nie ciężą na nim zarzuty, o które go w odnośnej korespondencyi pomówiono. Pomyłka zaś powyższa zakradła się w ten sposób do korespondencyi czerniowieckiej, że zamieniono nazwisko p. Hillicha z werkmistrzem „Vetter“ Klepschem, dotyczący zaś ustęp korespondencyi w którym kilkakrotnie powtarza się nazwisko p. Hillicha, w całej swej osnowie odnosił się do „Vetter“ Klepscha.

Werkmistrz Nikorowicz tak długo kopał dołki pod maszynistą Oppitzem, aż go przeniesiono do Kimpolungu. Nikorowicz był w strachu o swoje łapówki, obawiając się, aby socyaliści ludzi mu nie „popsuli“, pouczając ich że łapówek nie wolno i nie potrzeba dawać, dla tego więc starał się o przeniesienie Oppitza.

Teraz już spokojnie bierze po 200 jaj od palaczy, aby ich na rezerwę przeznaczył, albo po 5 złr od innych, aby mogli jeździć do Nowosielicy. Maszynistę Kizika zwerbował do Moszka i tam upiwszy się za Kizika pieniądze, całował go i przyrzekał szeroką protekcyę. Pobiwszy się zaś z maszynistą Klinowskim, zemścił się na nim za wypoliczkowanie w ten sposób, że postarał mu się o jeden miesiąc rezerwy i 20 koron kary. W końcu upraszamy o upomnienie inspektora Eckharda, że przejście w stan spoczynku, nie uwalnia go bynajmniej od obowiązku złożenia rachunków z funduszów na budowę kościoła kolejarskiego w Czerniowcach.

P. Lohn kasyer magazynów kolei północnej w Krakowie, postępowaniem swojem przepełnił miarkę cierpliwości podwładnego personalu, który nas uprasza o publiczne napiętnowanie tego miłego jegomościa. P. Lohn obchodzi się brutalnie z przydzieloną mu służbą, lżąc takową i czerniąc przed kierownikiem ekspedycyi i naczelnikiem stacyi. Całemi dniami zakrapiając się alkoholiami i paląc namiętnie naprzemian cygara i papierosy, nic więcej nie robi, dręcząc niezdrową, wytworzoną przez siebie atmosferą biednego kancelistę, któremu okna nie pozwoli otworzyć, bojąc się aby szanownemu jego zdrowiu świeże powietrze nie zaszkodziło. Jeżeli wszystko dobrze idzie, to Lohn chełpi się że to jego zasługa, jeżeli zaś zbłądzi się to winę zwala na ludzi. Lohn będąc kamienicznikiem mógłby już usunąć się w zacisze swego domu, robiąc miejsce innemu, któremu na prawdę chciałoby się pracować.

Żandarmi a „Kolejarz“. Na przestrzeni Stryj-Skole żandarmi chodzą od budki do budki i gdzie tylko zastaną »Kolejarza« zaraz go konfiskują. Zwracamy uwagę c. k. władz na owe nadużycia organów bezpieczeństwa i samowolne zagrabianie cudzej własności, przez organa do strzeżenia tejże powołane. Aczkolwiek w Galicyi wszystko jest możliwem, nie przypuszczamy jednak, aby pod tym względem żandarmerya otrzymała jakieś zlecenia.

Wycieczka urzędników kolejowych z Krakowa do Słotwiny udała się bardzo dobrze. Wycieczka odbyła się dnia 20 b. m. osobnym pociągiem z Krakowa i miała charakter czystej rozrywki towarzyskiej a nie brudnej spekulacyi na wzór Zielińskiego i towarzyszy. Dla p. p. aranżerów tej przyzwoitej zresztą zabawy mielibyśmy jedną radę, a mianowicie: aby na przyszłość p. Winklera pozostawiono w domu, gdyż wyłącznie tylko zachowanie się tego pana, nie umiejącego zapanować nad swem nigdy nie dającem się ugasić pragnieniem i jego popisy solo-barytonowe odbijały rażąco na tle powszechnej harmonii towarzyskiej.

Prezesa „nagłej śmierci“ p. Mühlna w Jaśle, upraszają w tej drodze funkcyonaryusze kolejowi, aby zechciał w najkrótszym czasie złożyć sprawozdanie z funduszów »bratniej pomocy« i naturalnie aby z okazyi owego sprawozdania przyniósł ze sobą gotówkę, której interesowani chcieliby się przypatrzeć na własne oczy.

Wbrew przepisom używa się w warsztatach stanisławowskich do wypłaty robotników nie urzędnika, ale pomocnika biurowego niejakiego Najkowskiego. Podskakiewicz ten nie osiągnąwszy jeszcze dostatecznej doskonałości w sztuce dodawania cyfr, popełnia „błędy“ odbijające się na skórze robotników. Przy ostatniej wypłacie p. pomocnik pomylił się tylko o 10 koron naturalnie na szkodę robotnika, który swej szkody ewentualnie na drodze sądowej zmuszonym będzie poszukiwać. O pomyłkach tych opowiadają sobie bardzo niepochlebne komentarze, zaufanie zaś jakiem panowie warsztatowi obdarzają Najkowskiego zawdzięcza tenże O. O. jezuitom i „nagłej śmierci“ której jest dziesiętnikiem.

Robotnicy stacyjni z Korościatyna zwracają się do nas z prośbą o upomnienie tamtejszego naczelnika, aby do krów wynajął sobie pastucha, do dzieci niańkę, a do ogrodu prywatnych najemników.

Ofiarą „sparsystemu“ stał się kierownik pociągu niejaki Jan Freier, który dnia 13 czerwca jadąc pociągiem 1388 do Stanisławowa, podczas manipulacyi w Jezierzanach wstępując na schodki magazynowe, załamał się na ostatnim stopniu i stłukł sobie niebezpiecznie nogę. Na naprawę schodków nie ma kredytu.

Zwrotnicy w Gromniku muszą wyładowywać dla prywatnych odbiorców przychodzący z Prus żużel nawozowy, mimo to że odbiorca żadnych należytości za wyładowanie (Abladegebühr) nie opłaca. Dotychczas wyładowano już około 15 wagonów tego towaru. Skąd przychodzą do tego robotnicy, aby oprócz swych robót służbowych, prywatnych usług dla naczelników jeszcze i prywatne strony obsługiwali? Tego przecież za wiele!

Trzech chciwych na ukłony próżnych głupców mamy w Galicyi i Bukowinie. W każdej dyrekcyi po jednemu. W krakowskiej: Kruezek, w lwowskiej Czarnek w stanisławowskiej Moskaluk z Czerniowiec. Jeden z nich dostał już bykowce, drugiego w inny sposób nauczono przyzwoitości, teraz jeszcze kolej na Moskaluka. Że go nauka nie minie przepowiadaliśmy już od dawna, obecnie zaś przepowiednią naszą przyjemniej by nam było, aby Moskaluk zadał kłam naszemu proroctwu i przez zmianę swego postępowania nie dopuścił do ziszczenia się tegoż.

Ślusarze rewizyjni wzywają rewizora wozów Rokosza, aby im pozwracał wszelkie darowizny, które od nich swojego czasu wyłudził. Były to przeważnie roboty metalowe, które w pocie czoła i w godzinach wolnych od służby wykonywali, obawiając się odmówić jego życzeniom. Dzisiaj świat zmądrzał, więc ni strzępka własnej pracy darmozjadom i pijawkom.

Wacław Marya Görz kontrolor ruchu dyrekcyi krakowskiej zmarł 22 lipca b. r. pogrzeb odbył się dnia 24 lipca. Görz nie pozostawił po sobie bynamniej przychylnych wspomnień w pamięci kolejarzy. Przed samą śmiercią pracował żarliwie nad redukcyą personalu.

Odpowiedzi redakcyi.

Pośrednikowi czerniowieckiej korespondencyi w Stanisławowie. Nazwisko autora wykreślone, mimo to nie z braku zaufania, ale z poniżej wyłuszczonych powodów korespondencyi nie zamieszczamy: Przedewszystkiem unikajmy tak zwanej po niemiecku „Brodneid“, bo takiemu chudopachołkowi jak G.... mizernego stanowiska prowizorycznego sługi nie ma co zazdrościć. Jeżeli zaś nic więcej nie macie mu do zarzucenia, jak tylko to że mimo swojej nieudolności fizycznej udało mu się wśliznąć do kolei, to sprawa ta tak długo do nas nie należy, jak długo G.... jest uczciwym człowiekiem, pod tym zaś względem nie czynicie mu żadnych zarzutów. Czy zaś wszechwładna protekcya odegrała tutaj swą rolę, sami nie uważacie tego za fakt, ale tylko za przypuszczenie. Zechcijcie więc sprawy takie więcej po ludzku i sumienniej traktować.

P . . . p . . . . Lwów. Nadesłany „Głos kolejarza“ otrzymaliśmy. Szkoda marki, nie róbcie sobie wydatków. Polemika z taką szmatką, którą p. Jarek sam dla siebie pisze i sam tylko ją czyta, byłaby za wielkim dla niego zaszczytem i znaczyłaby tyle, jak gdyby ktoś ze zdrowymi zmysłami spierał się z „durnym Jasiem“. Pozostawcie go w spokoju i nie zatruwajcie mu ostatnich chwil ciężkiego konania. Że Marusyn denuncyował Groebla przed ks. Stopczyńskim, wiedzieliśmy o tem zaraz. Ale jedno łajdactwo mniej albo więcej, znaczy tyle w życiu Marusyna co kropla w morzu, zresztą jeden tyle warta co i drugi.

Kopyczyńce. Informowaliśmy się. Pouczono nas, że korespondencya nie nadaje się do umieszczenia

Autorowi korespondencyi o Löbensteinie, Stachym i Stachu. Już trzeci raz w tym roku pod nieprawdziwem nazwiskiem stara się ktoś przemycić swoje korespondencye do „Kolejarza“. Mamy za wiele doświadczenia abyśmy się dali łapać na fingowane nazwiska. Autor musi być niezawodnie funkcyonaryuszem dyrekcyi, albowiem na przestrzeni nie znajdzie już nikogo, ktoby ze strachu pod nieprawdziwem nazwiskiem chciał zakraść się w nasze zaufanie. Jeżeli podane przez pana fakty są prawdziwe, prosimy zgłosić się w naszej redakcyi, celem przekonania nas że jesteś pan tym za kogo się podajesz. Autor korespondencyi liczy zapewne na to, że jesteśmy łakomi na senzacyjne artykuły. Możemy go atoli zapewnić, że przeliczył się w swoich rachubach, w tece naszej bowiem od dłuższego czasu spoczywa mnóstwo korespondencyi, których treść przyprawiłaby nie jednego o febrę i trzęsienie łydek. Dla senzacyi samej nie widzimy jednak potrzeby robienia z nich użytku.

Komunikaty.

Sekretaryat organizacyi, redakcya i administracya „Kolejarza“ mieszczą się od dnia 1-go lipca b. r. przy ulicy Mikołajskiej l. 7.

Biuro otwarte od godziny 9 rano do 12 w południe i od 3 po południu do 8 wieczór.

Sekretarz urzęduje od 7 do 8 wieczorem.

Redaktor urzęduje od 9 do 10 rano i od 5 do 6 po południu.

„Smutne fakta o kolejnictwie austryackiem“, mowa posła dra Ellenbogena wyszła już z druku i jest do nabycia w administracyi „Kolejarza“ i „Naprzodu“ po cenie 20 halerzy za egzemplarz, (z przesyłką pocztową 25 halerzy).

NADESŁANE.

Za artykuły w tym dziale umieszczone redakcya nie bierze odpowiedzialności.

Zamiana.

STRAŻNIK na przestrzeni Łojowa-Delatyn, dyrekcyi stanisławowskiej, życzyłby sobie w drodze zamiany z jednym kolegów służby zastępczej („Ablösewächtrem“) przenieść się w inne okolice. Bliższych szczegółów udzieli Redakcya „Kolejarza“, dokąd ewentualne zgłoszenia odsyłać należy.

Odpowiedzialny redaktor: Bachowski Wiktor. Wydawca: Szczepan Kurowski. Drukarnia Literacka w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.